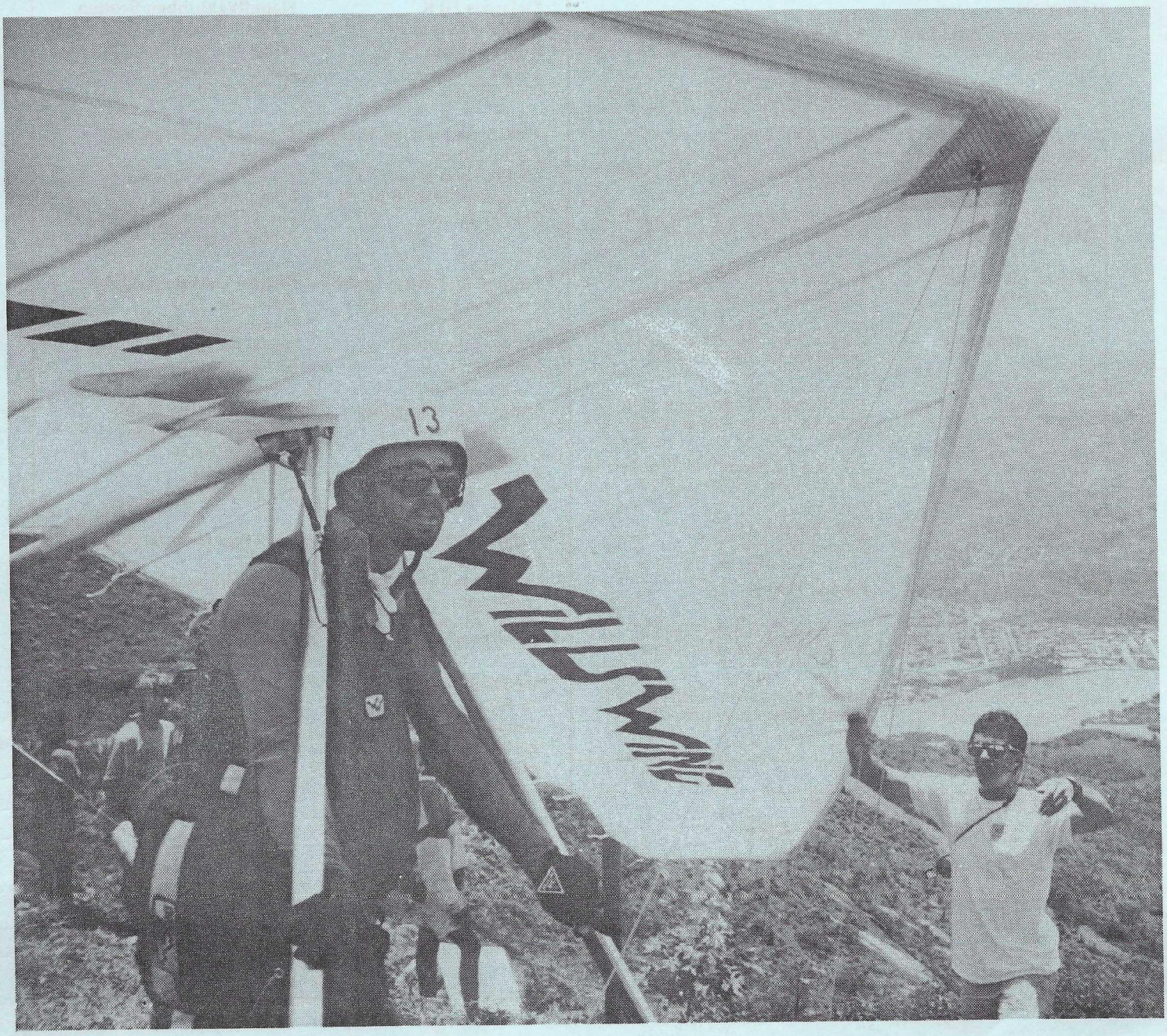
HYPOXIA

HÄNGFLYGARNAS TIDNING

Nr 39
Sept 1991



Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbars styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det internationella Flygsportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1991

Ordförande	Björn Colliander, Vindbacken 6 126 57 Hägersten, 08-646 02 54
Vice ordf. utbildning, regler, kontakt Lfv, Hypoxia	Rolf Björkman, Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby, 08-739 39 70
Sekreterare, biträdande tävlingar	Kent Jensen, Koltrastvägen 24 794 00 Orsa, 0250-437 63
Kassör	Hasse Johansson, Anumark 8500 905 90 Umeå, 090-18 71 87
Olycksrapporter, sponsorfrågor	Sven Lindén, Fjällgatan 38 116 45 Stockholm, 08-44 33 38
Ultralättfrågor, bitr. tävlingar	Anders Andersson, Noremon 13 827 00 Ljusdal, 010-60 46 80
Extern information, bitr. tävlingar	Gunnar Remer, Box 137 933 00 Arvidsjaur, 0960-138 60
Tävlingsansvarig	Fredric Fex, Harastolsvägen 12 260 42 Mölle, 042-34 76 51
Suppleant	Per Viklund, Cellovägen 52 F 756 54 Uppsala, 018-40 43 83
Suppleant	Thomas Lundgren, Hallbacken 12 892 00 Domsjö, 0660-513 14
FSF styrelse, ordinarie **suppleant**	Rolf Björkman Björn Colliander
Repr. FAI CIVL	Fredric Fex
FSF valberedning, ord. FSF/H valber, sammankallande	Hans Berg, Kalendervägen 8 302 39 Halmstad, 035-18 63 13
FSF valberedning, suppl. FSF/H valberedning, delegat	Johan Rasmusson, Tegvägen 71 186 42 Vallentuna, 0762-757 94

HYPOXIAS REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby
Tel. 08-739 39 70

Nästa nummer 1991-12-13, presstopp 1991-11 08

FSF/H-ANSLUTNA KLUBBAR

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090-451 05

Albatross Hängflygklubb
c/o Mikael Andersson
Lönngatan 4
931 35 Skellefteå
0910-194 29

Dundrets Hängflygklubb
c/o Michael Höynälä
Fjällnäsgränd 19 B
982 39 Gällivare
0970-168 49

Frösö Hängglidarklubb
c/o Jöran Redin
Lottgatan 16
831 45 Östersund
063-10 10 28

Dalarnas HFK
c/o Kent Jensen
Koltrastvägen 24
794 00 Orsa
0250-437 63

HFK Scandinavian Wings
Arne Madsen
c/o Lili Laham
Gymnasistgatan 8 B, 1 tr
214 51 Malmö

Lidingö Deltaving klubb
c/o Johan Rasmusson
Tegvägen 71
186 42 Vallentuna
0762-757 94

Sundsvalls Hänggäng
c/o Sune Bodin
Nedansjö 1418
860 13 Stöde
060-16 79 09

Vårgårda Hängflygklubb Lyftet
c/o Flemming Göransson
Trastvägen 7 K
447 00 Vårgårda
0322-237 22

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
Herrgårdsbacken 66
863 00 Sundsbruk
060-53 63 50

Ö-viks Vingar
c/o Thomas Lundgren
Hallbacken 12
892 00 Domsjö
0660-513 14

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl Axel Dahlberg
Box 121
930 90 Arjeplog
0961-108 50

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684-108 77

Friflygarna HFK
c/o Gunnar Remer
Box 137
933 00 Arvidsjaur
0960-138 60

Gwaihir hangglidingklubb
Dennis Lewrén
Sjötullsvägen 20
421 67 Västra Frölunda
031-68 24 59

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08-739 39 70

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Einar Lindblom
Matjojärvigatan 4
981 39 Kiruna
0980-824 32

Skånes Drakflygarklubb
c/o Fredric Fex
Harastolsvägen 12
260 42 Mölle
042-34 76 51

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Anumark 8500
905 90 Umeå
090-18 71 87

Ållebergs Hängflygklubb Ikaros
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019-12 58 48

Redaktören har ordet

Information är en av de viktigaste faktorerna att ta hänsyn till i en organisation. Utebliven information skapar rykten, misstro och misstämning.

Det är rimligt att anta att information i FSF/H betyder lika mycket som i andra organisationer. Vissa saker är viktigare än andra att alla får veta. Självklart måste alla få veta vilka regler som gäller för flygning.

Allt som därutöver rör flygsäkerhet är också prioriterad information. Exempel på sådan information är varningar för viss materiel, erfarenheter och slutsatser av händelser, tips och råd för säkrare flygsätt mm.

Sedan har vi området som rör personlig utveckling. Hur kan man bli bättre? Vad finns det för hjälp? Vart vänder man sig? Vart kan man resa? Vad finns det för materiel och hur bra är den? Detta törstar alla efter.

Vilken riktning har hängflygsektionen i sitt arbete? Vad är på gång? Vem gör vad, eller inte vad? Detta är viktigt information för många.

Ett stort verksamhetsområde är tävlingar. Vilka planer finns för framtiden? Vad hände?

Det här var viktiga informationsområden. Jag tror att de är redovisade i prioriteringsordning. Information inom de först nämnda områdena måste oundgängligen ges medan vi kan leva vidare utan information inom de sist nämnda. Men vi kan ändå inte eftersätta informationen där. För medlemmen är information värdefull om den berör ens intresseområde.

Vad är vi då bra på? Nog tycker jag att vi klarar det här med regler bra. En del tycker att det är för mycket av den varan.

Flygsäkerhetssidan fungerar hyfsat. Fler skulle emellertid kunna hjälpa till här!

Området "den enskildes utveckling" är lite sämre behandlat. Vi har väldigt lite information om materiel. Varför har vi ingen som testar vingar och selar och delger alla sina resultat. Kanske beror det på att nästan alla duktiga piloter verkar ha egna affärsintressen i materiel. Du som har idéer, hör av Dig!

Inom området vilja och inriktning har vi fått klagomål. Vi i styrelsen har mer att göra!

Från den sportsliga sidan kommer en del information. Emellertid är det inte alla som liksom Örebroklubben snabbt lämnar ifrån sig erfarenheter. Ofta krävs påminnelser. Sedan "snickras något ihop" i efterhand.

Borde inte ett generellt ansvar finnas innebärande att så snart något arrangeras eller görs som berör mer än den egna personen, så tänker man också på och förbereder sig för information. Klubbens medlemmar har rätt till information om vad som händer inom klubben. Alla hängflygare har rätt att få veta vad som händer (har och skall) inom svenskt hängflyg! Här är väl Hypoxia ett bra hjälpmedel. Dess främsta syfte är information, inte underhållning, vad sedan en del än tycker.

För att information skall fungera gäller det att tänka efter före! Lycka till med tankearbetet!

Rolf Björkman

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt.
Beställes hos kassören lämpligast
genom att sätta in den aktuella summan
på FSF/H postgiro 91 29 93-3.
Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st.

Trevligt att ha på väskan, jackan eller
andra saker som syns, bilen t.ex.
Visa att Du flyger på det trevligaste
sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

Nya luftrumsregler

Av Rolf Björkman

Nya luftrumsregler gäller från 14 november i år. Varje pilot som lämnat backglidarstadiet berörs. Därför är denna artikel viktig läsning. Särskilt viktig är den för klubbar med egna flygställen, bogserledare och instruktörer. I slutet av artikeln ges exempel på hur vissa flygställen påverkas.

Den 14 november 1992 omklassificeras det svenska luftrummet. Hela världen kommer att hålla samma principer men det är inte säkert att anpassningen sker just nu. En viss försiktighet alltså vid flygning utomlands.

En del av förändringarna berör även oss hängflygare i hög grad. Den praktiska konsekvensen blir måhända inte så stor med tanke på vårt flygsätt. Det finns ändå stor anledning att väl sätta sig in i detta system.

Lite grunder

Här talas en hel del om flygnivåer. Med flygnivå menas höjden över standardnollytan, dvs den tryckyta som har trycket 1013 hektopascal. I verkligheten kan denna tryckyta variera upp till ett par tusen fot från havsytan räknat beroende på om det är hög- eller lågtryck. Var 500:e fot utgör sedan en nivå. Därför tar man bort de två sista nollorna. Flygnivå (FL) 195 är alltså 19500 ft över tryckytan 1013. Denna höjdmätningsmetod är således inte tillförlitlig på lägre höjd utan används bara en bra bit upp. För oss som varierar höjden ständigt är det sällan aktuellt att mäta höjden på det sättet. Vid tillstånd att flyga i kontrollerad luft på högre höjd kan dock tillståndet innehålla flygnivåer. Då gäller det att antingen kunna ställa in det standardtrycket på höjdmätaren eller gardera sig så att marginaler finns.

På lägre höjd refererar man normalt till havsytan (MSL= Mean Sea Level) eller på mycket låga höjder marken (GND= Ground).

Vad är då nytt?

Över FL 195 (ca 6000 m) är all VFR-trafik förbjuden. Därmed kan vi glömma luftrumsområdet som betecknas A. Där är all trafik dessutom kontrollerad.

G är den fria luften utanför det som kan benämnas kontrollerad luft. Vissa luftrumstyper nämligen TIA och TIZ ingår i område G med särskilda regler. Jag återkommer till dessa områden särskilt. I område G är delvis nya gränser för vädret gällande. Även till detta återkommer jag.

C är i princip all kontrollerad luft utom den del som betecknas som E. Till område C räknas alla terminalområden (TMA), alla kontrollzoner (CTR), alla luftleder (AWY) över FL 85 och allt yttäckande luftrum (CTA). Jag återkommer om begreppet CTA.

E utgör undre delen av luftlederna från undre gränsen som är 4500 ft MSL upp till FL 85.

Vädret

Vädret då, dvs gränserna för VMC (Visual Meteorological Conditions=visuella väderförhållanden), som utgörs av siktvärden och avstånd till moln bl a? I vissa fall har det blivit en viss lättnad men i andra en skärpning.

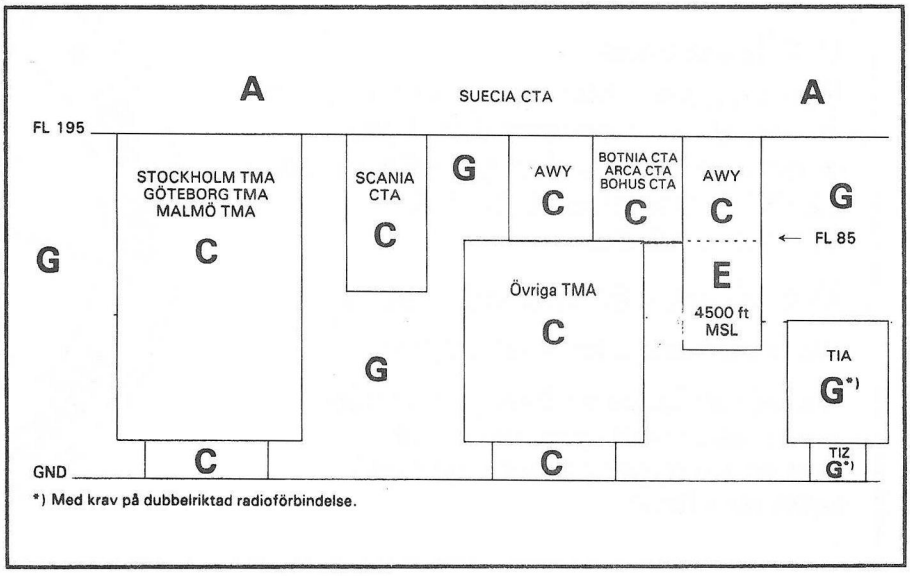
På höjd över **FL 100** (3000 m) gäller alltid flygsikt 8 km och avstånd till moln 1500 m horisontellt och 1000 ft (300 m) vertikalt.

På höjd **under FL 100 men över den högsta av 3000 ft (900 m) MSL och 1000 ft (300 m)** GND gäller 5 km flygsikt, 1500 m horisontellt och 1000 ft vertikalt avstånd till moln. Detta är en viss liten lättnad jämfört med hittillsvarande gränser. Dessa värden gäller också i kontrollerad luft betecknat som C från FL 100 och ända ner till undersidan vilket kan vara marken.

I område G, alltså **utanför kontrollerad luft, på höjd under den högsta av 3000 ft MSL och 1000 ft GND** gäller för oss långsamma flygfarkoster flygsikt 3 km, fritt från moln och sikt till marken eller vattnet. Detta är en skärpning jämfört med hittills.

I trafikvarvet med flygplatsen i sikte gäller 1,5 km flygsikt. Om vi bedriver platsbunden flygning och ser landningsplatsen borde tolkningen inrymma att vi tillämpar den regeln. I praktiken torde vi med en vädersituation som ger begränsad sikt på dessa låga höjder ligga i trafikvarvet hela flygningen om vi ser fältet för landning. Denna låga sikt gäller alltså i trafikvarvet under den högsta av 3000 ft MSL och 1000 ft GND enligt ovan.

Om vi inte får nya direktiv räknar jag med att vår



särbestämmelse, som gäller "under backens krön och samtidigt under 100 m över marken", fortsätter att gälla. Då räcker det om vi kan se landningsplatsen under hela flygningen. Observera att detta specialfall inte är tillämpbart vid bogsering utan endast vid backglidning.

Radioförbindelse?

I område C krävs både dubbelriktad radioförbindelse och färdtillstånd.

I område E och G krävs vare sig radioförbindelse eller färdtillstånd med ett undantag. Inom TIA och TIZ gäller alltid dubbelriktad radioförbindelse om inte annat medgivits.

TIA (Traffic Information Area) och TIZ (Traffic Information Zone) är områden runt vissa trafikflygplatser och kan jämföras med TMA och kontrollzon på kontrollerade flygplatser. TIA och TIZ är inte kontrollerad luft men vissa särskilda regler gäller för flygning där. Radioförbindelsen eller särskilt medgivande för flygning på annat sätt är ett krav. Man kan t ex få tillfälligt eller permanent tillstånd till flygning på visst sätt.

Yttäckande kontrollerat luftrum

CTA står för yttäckande kontrollerat luftrum. Just nu har vi följande CTA som samtliga har undersidan på minst FL 65 dvs

Luftrumsklasser inom svenskt luftrum fr o m 14 nov 1991

Tabellen är nerskalad till att omfatta hängflygets behov

Luftrumsklass	Typ av flygning	Separation	Tjänst	VMC-minima (flygsikt och avstånd från moln)	Oavbruten dubbelriktad radioförbindelse krävs	Färdtillstånd krävs
A	Endast IFR					
C	VFR	VFR från IFR	1) Flygkontrolltjänst för separation från IFR 2) VFR/VFR: Trafikinformation och, på begäran, trafikrådgivning	8 km på och över FL 100 5 km under FL 100*) Avstånd från moln 1 500 m horisontellt, 300 m (1 000 ft) vertikalt	Ja	Ja
E	VFR	Ingen	Trafikinformation om möjligt	8 km på och över FL 100 5 km under FL 100 Avstånd från moln 1 500 m horisontellt, 300 m (1 000 ft) vertikalt	Nej	Nej
G	VFR	Ingen	Flyginformationstjänst	8 km på och över FL 100; 5 km under FL 100. — Avstånd från moln 1 500 m horisontellt, 300 m (1 000 ft) vertikalt På och under den högsta av 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) GND 3 km *) fritt från moln, sikt till marken eller vattnet	**)	Nej

*) Inom trafikvarv med flygplatsen i sikte: 1,5 km.

**) VFR under dager: Nej.

Inom TIA och TIZ gäller dock alltid krav på dubbelriktad radioförbindelse, om inte annat medgivits.

ca 2000 m: Scania CTA som täcker östra Skåne och norr därom en stor del av Småland upp till i höjd med Ljungby. Botnia CTA täcker Bottenhavet men går in även kusten i mellersta Norrland i princip öster Sundsvalls TMA och luftleden genom Sundsvall. Arca CTA omfattar del av Östersjön och täcker en del av nordöstra Östergötland. Bohus CTA omfattar bara hav i Kattegatt. F o m 1993 täcks hela landet av ett enda CTA med undersida FL 95 (2850 m). Samtidigt försvinner då troligen luftlederna under FL 95, vilket ju blir en lättnad. All luft inom CTA är alltså av kategori C och samma regler gäller som i t ex TMA.

Militära övningsområden

Till detta kommer TRA (Temporarily Restricted Area). Under militär övningstid (de flesta vardagar under kontorstid ungefär, fredagar före 1300) täcks f o m 14 nov vissa delar av den okontrollerade luften av sådana TRA ner till 2000 m. Man har lovat att under sommaren höja undersidan till 3000 m i södra Sverige. Troligen kommer de TRA som markerats på kartan på nästa sida att gälla. Du kan nog gissa Dig till om Ditt område för flygning är berört. Därtill kommer troligen ett par områden mellan Söderhamn och Östersund och i Väster- och Norrbotten. Omfattningen är ännu inte fastställd. Dessa områden kräver kontakt/tillstånd för flygning. Rutiner för detta kan troligen ordnas så att den som vill flyga under vardagar på lite högre höjd får möjlighet. Syftet är att skydda både militära och civila flygfarkoster m h t det sätt militära övningar går till.

Det kan ju tyckas som om det vore fritt fram att flyga i E på samma sätt som i G. Så är det emellertid inte. I luftlederna finns IFR-trafik. Särskilda bestämmelser gäller som jag skall redovisa i ett senare nummer av Hypoxia eftersom detta berör oss i hög grad vid XC..

Mycket att hålla reda på och lära sig?! Krångligt?! Javisst! En klen tröst må vara att övrigt flyg som kan flyga mörker och/eller IFR har fått än mer att hålla isär.

Viktigt

Det är av mycket stor vikt att varje pilot sätter sig in i vad detta innebär. Klubbar bör analysera sina flygområden. Vilka är begränsningarna och när? Hur högt och i vilka riktningar kan man flyga XC? Detta bör noga gås igenom med klubbens piloter. Det är också av stor vikt att varje pilot förstår vikten av att inte överträda gränserna. Tillbud eller, vilket Gud förbjude, verkliga kollisioner på grund av överträdelser har vi inte råd med.

Köp aktuella flygkartor för området kring flygstället. KSAK-Service har försäljning. Ring 08-764 60 80 och beställ.

Klubbar bör sondera möjligheter att få tillgång till luft som är intressant samt öppna kontaktvägar för att erhålla tillstånd när man tror sig behöva det. Tänk på möjligheterna som flygradio ger!

Tävlingsarrangörer bör förbereda sig genom att klara ut möjligheter, ta kontakter med myndigheter så att tillgång till luft kan erhållas efter behov samt noga ge piloter information varje dag vilka gränser som finns och vilka tillsånd som gäller. Det kan inte vara rätt att lura piloter att flyga in i kontrollerad luft genom att lägga öppen distans, om ett TMA finns inom räckhåll i vindriktningen.

Exempel på flygställen som påverkas

Här följer några flygställen och hur de berörs. I många fall gäller samma gränser redan idag vilket kanske blir en chock för läsaren.

Dundret har Gällivare TIA med undersida 1000 ft GND och TIZ som går ner till marken inpå knutarna. Luftled finns nära i öster med undersida 4500 ft MSL.

Arjeplog och **Arvidsjaur** har nu en flygplats mellan sig. Vad för område som kommer där vet jag ännu inte. Kanske något redan skett. Vidsel TMA ligger inte alltför långt bort.

Flygställen i trakten av **Umeå** och **Sundsvall** har både TMA och luftleder att ta hänsyn till.

Orsa har Mora TIA med undersida 1000 ft GND nära åt SW.

Gesunda ligger inom både TIA och TIZ till Mora.

Sala, som är Stockholmsklubbarnas nya fält, har Västerås TIA nära i söder och Stockholms TMA (sektor Uppsala) nära i öster. Bådas undersida är 1000 ft GND. Med gränsen ovanför sträckande sig åt söder samt ganska nära i norr har vi luftlederna från Stockholm till Oslo respektive Borlänge med undersidor FL 85. Ett TRA ligger dessutom vardagstid rakt ovanför från FL 65 och uppåt.

Vårgårda ligger hårt trängt under Göteborg TMA med trappstegssänkning av undersidan ju längre mot Götet man rör sig. I norr ganska nära finns Såtenäs TMA med undersida 1000 ft GND.

Om någon skulle komma på idén att flyga från **Gränna** så beakta att Jönköping TMA finns nära i söder och ovanför har vi luftled med undersida 4500 ft MSL.

Hammarsbackar ligger under Scania CTA. Fritt upp till FL 65 vilket väl är lätt att acceptera på ett lågt kusthang.

Hela Sydsverige med koncentration till Stockholm med omnejd, Göteborg med omnejd och Skåne kräver planering så snart lite höjd eller XC blir aktuellt.

Grattis **Åre**. Det är några mil till Östersunds TMA.

Grattis **Ålleberg**. Ni har fri luft rakt upp. Närmast är faktiskt Skövde TIA på ca 12 km. Avstånd till TMA, i nordost Karlsborg, i sydost Jönköping, i väster Göteborg och i nordväst Såtenäs, är hela 25-35 km. I ingen riktning kan man flyga med fri höjd längre än fem mil.

Grattis **Örebro**! Ni har också fritt uppåt. Örebro TIA ligger minst en mil åt väster. Det är fyra mil till närmaste TMA. Luftleden i söder har undersidan FL 85. Luftleden i norr ligger väl bortom Hjälmaren men undersidan är 4500 ft MSL.

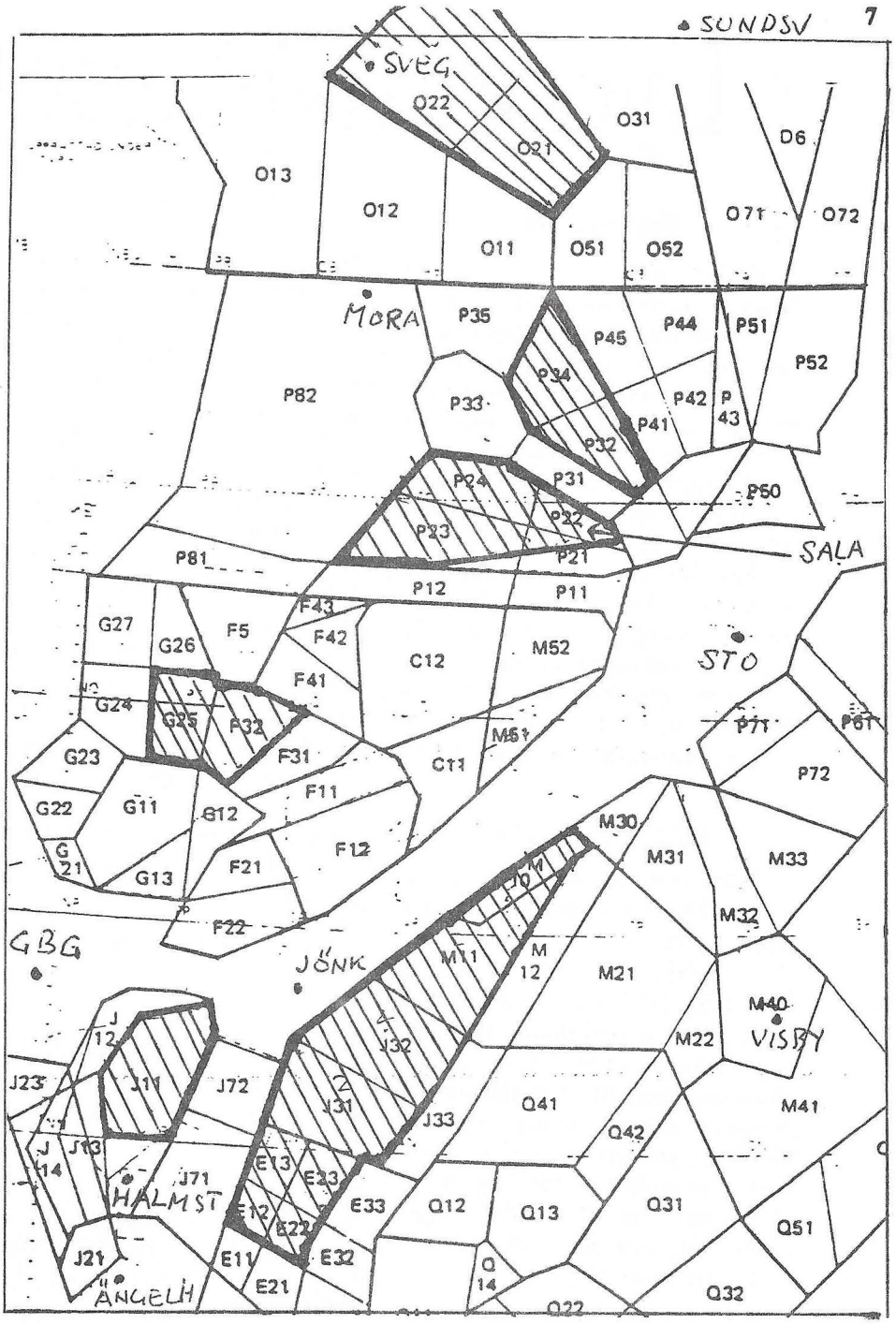
Kartan på denna sida visar ett avgränsat område av Sverige med militära flygövningsområden. Hela landet är indelat i sådana. Förslagen till TRA har markerats.

Den som vill ha kontakt med militära myndigheter beträffande flygning i sitt område, t ex för att varna för intensiv hängflygverksamhet, få tillstånd att flyga i TRA osv får vägledning här genom områdenas bokstavsmarkeringar enligt följande räknat från söder:

E Ljungbyhed
J Ängelholm
Q Ronneby
G Såtenäs
F Karlsborg
C Malmen (Linköping)
M Bråvalla (Norrköping)
P Uppsala
O Söderhamn

Norr härom som inte syns på kartan har vi:
D Östersund
U Luleå

Var inte rädd att ringa flottiljen. Tala med trafikledningen, i första chefen för trafikledningen. Samverkan är till för att skydda båda parter. Tag gärna någon kontakt och berätta om verksamheten så att flottiljens piloter får möjlighet att informeras. Platser typ Åre borde på flygkartor vara försedda med varningstecken för hängflyg. Så är det i Storbritannien.



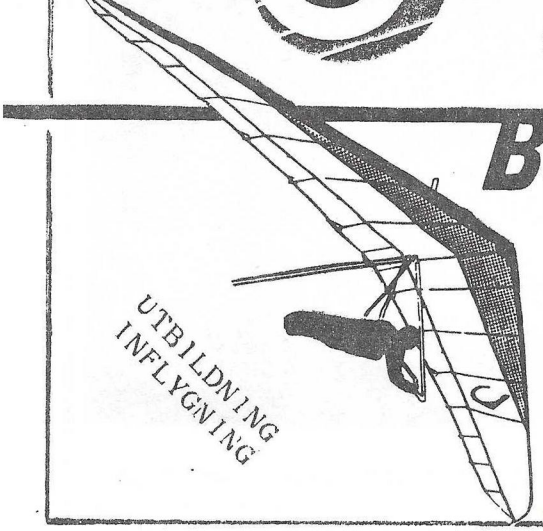
TECMA SPORT

HAMMARS HÄNGFLYGSKOLA

HAMMARS BACKAR 270 21 GLEMMINGEBRO

Tel: 0411-22544

BOOMERANG



UTBILDNING
INFLYGNING

BOGSERUTBILDNING

Tecma Medium 13 700 kr

Tecma Nuage 16 350 kr

Tecma Biplace 21 Kvm 16 200 kr

Tecma Boomerang 20 737 kr

Lyckat flygläger i Örebro

Bakgrund

Endast två av tio som tar Häng I fortsätter med sporten. Varför övriga åtta efterhand slutar råder det delade meningar om. Vår personliga uppfattning är att de flesta har svårt att komma över nybörjartröskeln. De hamnar i tomrummet mellan klubb och instruktör. De har fått sin licens men har fortfarande en hel del kunskap att inhämta innan de klarar sig på egen hand. Många väljer att ta chanser i backarna istället för att gå dyra fortsättnigskursert. En del har turen att få hänga med erfarna kamrater, men de flesta väljer att sluta.

Stort intresse

Idén med Läger -91 var att ge färska piloter mycket flygtid från hög höjd med instruktörshjälp och till ett väldigt lågt pris. I mitten av mars gick vi ut med en inbjudan i Hypoxia och redan i april hade alla 25 platserna bokats. Ytterligare 15 personer hörde av sig, men vi blev tvungna att neka dem plats. Den anmälde "medelpiloten" hade tagit licens 1989, flugit ganska lite sen dess och hade nu ca 1,5 timmars flygtid.

Lägerveckan

Lördag kväll 20/7 samlades vi på campingen för inkvartering och för att gå igenom bogserrutiner mm. Guden Tor hälsade oss välkommen genom att öppna himlens portar och skänka oss ett kraftigt ösregn. Så kraftigt var det att vi blev tvungna att hålla i dörrmattorna för att hindra dem från att flyta iväg.

Söndagens flygning blev en besvikelse. Trots hyggligt väder gjorde vi bara 30 starter. Detta berodde på slarv från lägerkommitén som hade för få funktionärer på plats. Under resten av veckan flöt bogsereingen bättre.

Tyvärr innebar det stabila högtryck vi hade resten av veckan stora problem med startvinden. Vindriktningen blev termikstyrd och ofta blåste det in mot fältets mitt som medförde mer eller mindre backvind på alla startplatser. Ca 80 % av alla starter skedde i nollvind eller närmare 90 graders svag sidvind.

Även våra bilar vållade oss problem. Vid lägrets början hade vi fyra stycken. Nu har vi en kvar. Men vi gjorde ändå runt 300 starter totalt och det får man nog var nöjd med. Det kunde ju lika gärna ha regnat i en hel vecka. Dessutom fick många prova på termikflygning för första gången. Sex stycken utbildades till bogserbehörighet.

Förutom flygning hade vi kvällsutbildning i skärmpacknig och meteorologi. En kväll tittade vi på flygfilmer och en kväll grillade vi.

Olyckor

Klubben hade köpt in ett antal billiga radioapparater. Dessa försågs med ett hemmagjort headset som enkelt hängdes över huvudet och hölls på plats av hjälmen. Vår instruktör, Tord Olsson, kunde med hjälp av dessa ge instruktioner under flygningen och detta gav ett stöd åt oerfarna piloter.

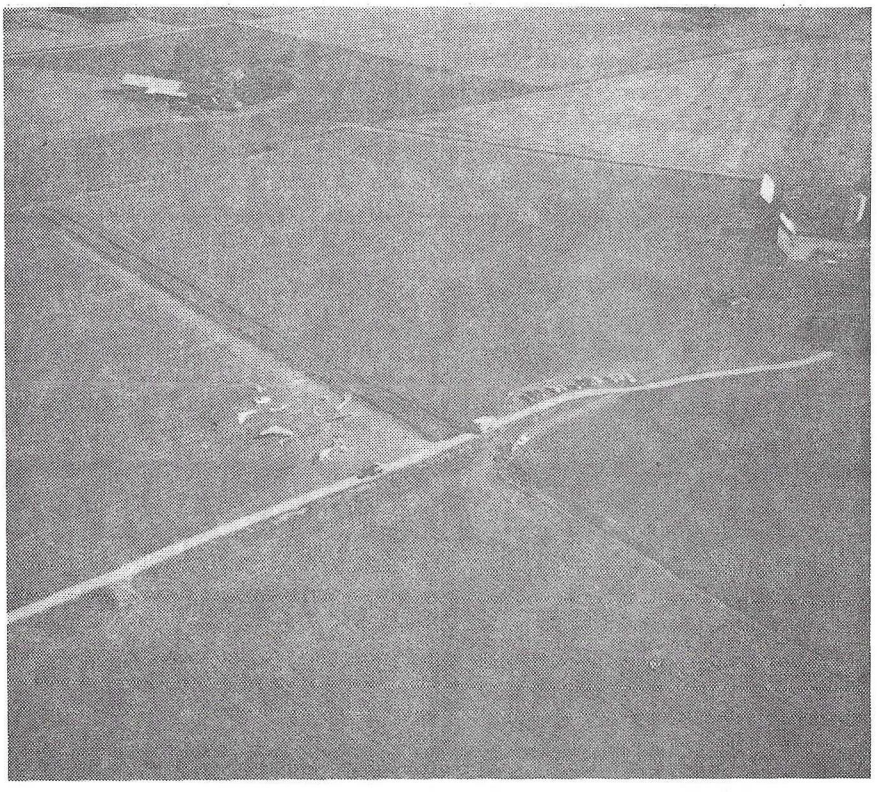
Tyvärr drabbades vi av ett armbrott i samband med landning. Piloten såg inte marken under veteåkern varvid styrbygeln fastnade i hög fart. Troligtvis hade piloten klarat sig om han hade släppt bygelbenen.

Läger -92??

Till sist vill vi rikta en uppmaning till de klubbar i landet som kan erbjuda lätt flygning med stor vädertolerans. Arrangera ett liknande läger! Intresset och behovet är stort! Dessutom kommer Hängflygsektionen säkert att stötta er ekonomiskt på samma sätt som de gav oss 7900 kr.

Jobbig vecka

Vi hade en jobbig men rolig vecka och fick mycket positiv kritik från lägerdeltagarna. Vår förhoppning är att någon klubb ställer upp och arrangerar ett



En av startplatserna på örebrofältet. Prickarna i mitten är vingar.

liknande läger nästa år. Kanske kan vi till och med göra det till en årlig tradition?!

Tord Olsson Jon Bergström
Ordf ÖHFK Lägeransvarig

Foto Bobo Ginzel, Scotten

FSF/H kommentar

Det är den här typen av läger för nybörjare som jag anser att vi behöver och som vi i FSF/H styrelse också jobbar för och stöttar. Klubbar bör tidigt börja fundera och planera för dylika läger. En annonsering i marsnumret av Hypoxia är nödvändigt om sommaraktiviteter skall kunna låsas i tid. Här har Örhänget föredömligt varit ute i tid. För att få ekonomiskt stöd från sektionen krävs att lägret eller kursen man vill anordna är öppen för alla oberoende av klubb och riktar sig till nybörjare som tagit sin grundlicens. Någon form av ekonomisk redovisning krävs för bedömning av bidragets storlek. Det skall vara billigt för eleven. Däremot är det inget fel att t ex instruktör har en inkomst av aktiviteten även om bidrag prioriteras till aktiviteter som genomförs helt ideellt.

Man kan väl dra samma slutsatser som vid tävlingsanmälningar. Många som anmäler sig faller ifrån. Numrerade reservplatser kan vara en god lösning. Står man långt fram i kön kan man kanske med stor sannolikhet räkna med slutlig plats. Arrangören har i artikeln ovan inte nämnt det, men jag vet att det fick rycka in deltagare som anmälde sig så sent som i maj.

Jag vill på styrelsens vägnar tacka ÖHFK för att klubben genomfört detta så väl behövliga läger på ett riktigt sätt. Bidraget anser jag att klubben gjort sig väl förtjänt av.

Rolf Björkman

Jane var med!

Med spänd förväntan åkte jag och min man till Örebro Hängflygklubbs läger i juli 1991. Att under en vecka få delta bland erfarna Häng III- och Häng II-piloter i flygövningar borde bli lärorikt. Själv har jag liksom min man nyligen tagit Häng I genom ett stort antal backstarter, 15-sekunders flygturer och ett evigt släpande uppför med en tung vinge i Stockholm. Nu skulle det bli flyga av - men först skulle bogserbehörighet klarars av.

Vi var 25 deltagare som inkvarterades på en liten trevlig campingplats med stuga och länga med fyrbäddsrum.

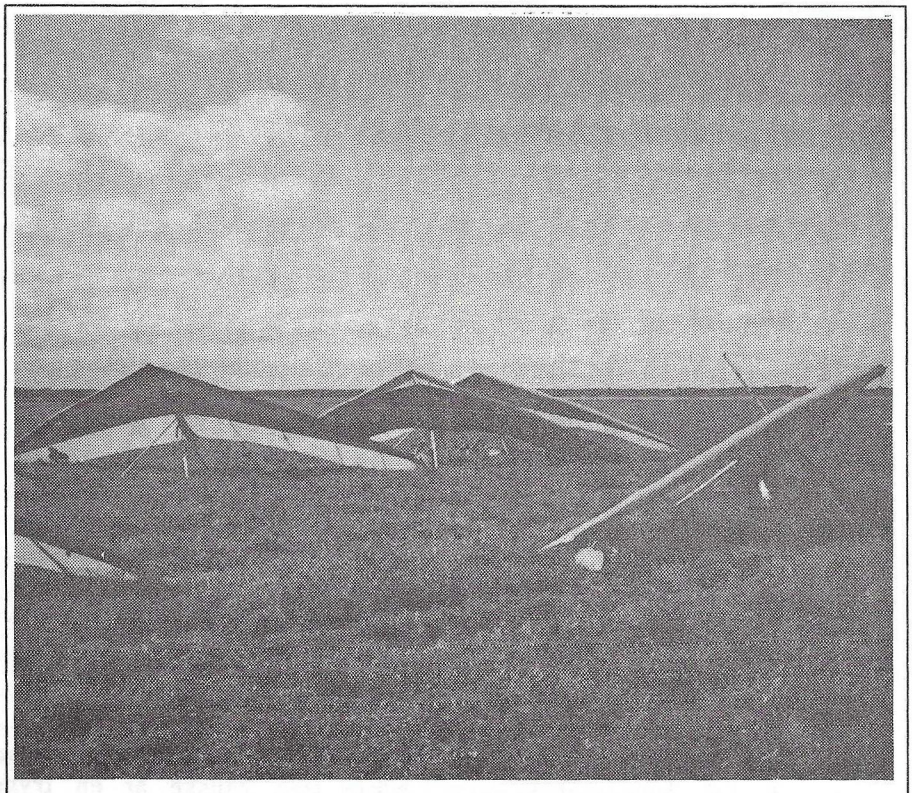
Flygningen skedde på Örhängets flygplats Näsby som var ett av bonde uthyrt fält. Avskaffandet av jordbruksstödet kommer att ge hängflygarna många chanser innan granskogen växer upp.

Organisationen av aktiviterna leddes av Jon Bergström och Tord Olsson på ett mycket fint sätt, fint assisterade av Örhängets övriga deltagande klubbmedlemmar. Programmet var fulltecknat. Flygning från morgonen till sena eftermiddagen - kvällarna grillning, skärmpackning och meteorologiundervisning.

Idén med ett läger tror jag är bra och kan utveckla sporten. Vi oerfarna får chans att lära, få flygtid och träffa likasinnade från hela landet.

Jag är imponerad över hur väl vi togs omhand av Örebroklubben och alla erfarna piloter. Aldrig en gång blev en fråga obesvarad även om svaren blev olika ibland. Kombinationen av nybörjare och erfarna tror jag är lyckad även från arbetsfördelningsaspekten. Vi nya föredrog att flyga morgnar och sena eftermiddagar då det var lugnt i luften. Då var Häng III-orna funktionärer och tvärt om när termiken kom igång. Man kanske skulle ha ett faddersystem för Häng I-piloter på flygläger, ja varför inte i varje klubb.

Som enda kvinnliga deltagare funderade jag naturligtvis på varför det finns så få kvinnliga piloter. Jag tror att sporten har en chans till bättre utveckling om detta kan ändras. Tänk att



Vingar på Örebrofältet väntar på lägerdeltagarna

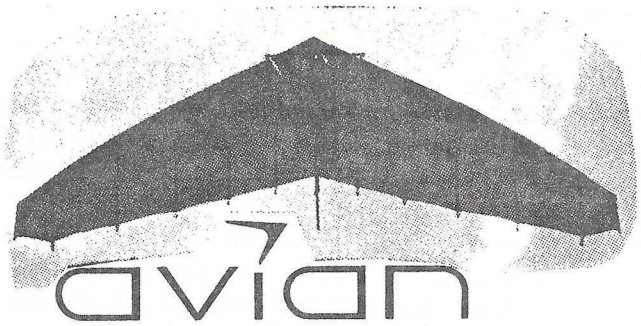
Umeå hängflygskola, hängflygservice

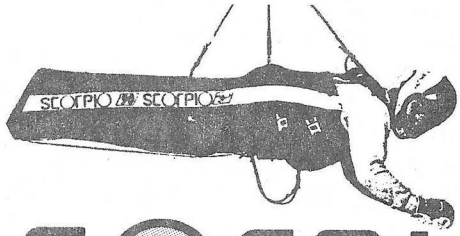
Nya vingar till salu

AVIAN AMOUR NYHET I SVERIGE
REDAN EN STOR SUCCÉ I ENGLAND:

AVIAN AMOUR är en högprestandavinge som väger endast c:a 25 kg. inkl. fodral (561 lbs). Mycket bra och lätt handling. Ring för mer information.
AVIAN AMOUR Introduktionspris första 100 ex. **21.900:-**

AVIAN CLUBMAN ELAN Englands populäraste nöjesvinge, extremt fin handling och design. Endast 22 kg. "AVIAN C-M ELAN har mycket lätt och fin handling, och inger ett stort självförtroende" *Judy Leden.* **17.500:-**

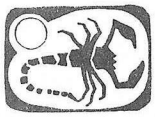




SCORPIO

TECMA MEDIUM Lättflugen nybörjarvinge **13.900:-**

Div. bra beg. nybörjarvingar och högprestandavingar t.s. till rätta priser.



INSTRUMENT Brauniger och Ball 651

RÄDDNINGSSKÄRMAR Metamorfosi

NYA SELAR TILL SALU:

SCORPIO Extreme	**4.400:-**
SCORPIO 555 D.F.	**3.600:-**
SCORPIO Light	**2.950:-**
Beg. Airwave Race	**2.900:-**

DIVERSE TILL SALU:

Flygoveraller SCORPIO Perou	**1.350:-**
Flygoveraller SCORPIO Palma	**1.700:-**
Integralhjälm SCORPIO	**1.400:-**
Flyghandskar SCORPIO	**290:-**
Flygglasögon SCORPIO	**300:-**
Stålkrokar olika modeller	

DENNIS LARSSON 090-12 60 10

Hängflygutbildning i Umeå och Tärnaby Dec-April

kunna flyga utan dåligt samvete för att fru/flickvän lämnas. "Flygänkor" blir helt naturligt inte sportens stora tillskyndare.

En faktor som begränsar tjejers intresse är att sporten speciellt på land är fysisk tung (för att inte tala om backsläpning). Själv hade jag fått hjälp av man och söner ibland när det känts för tungt. I Örebro fick jag fin hjälp av alla även i detta avseende.

Ett stort tack för ett fint läger till initiativtagarna och alla som hjälpte till att förverkliga det.

Hoppas på nya flygläger!

Jane Nyman

Tjejer och hängflyg

Många frågar sig varför det är så få tjejer som ägnar sig åt hängflyg. Jane Nyman tar upp frågan i sin artikel om lägret i Örebro där hon var ensam tjej. Hon pekar på hänglidarvikten och muskelstyrkan som ett problem. Något ligger det naturligtvis i detta, men huvudorsaken är enligt min mening en helt annan.

Trots allt är vi killar och tjejer olika. Detta gäller faktiskt inte bara utseendemässigt även om en del kvinnosakskvinnor hävdat annorlunda. Vi behöver bara se oss omkring i det dagliga livet.

För att ge sig på hängflyg fordras att man är en människotyp som har en hög tröskel för vad man tolkar som spännande. Vi människor lägger våra aktiviteter i närheten av denna tröskel eftersom vi då stimuleras och tycker att det känns spännande och kul. Har man låg sådan tröskel är en resa till Säffle en stor och spännande upplevelse. Nästa steg kanske är en trygg charterresa till Medelhavet. Man

har säkra jobb och vill inte ta några risker ekonomiskt eller på annat sätt.

De människor som har den högsta tröskeln ägnar sig åt de häftigaste sakerna såsom avancerad bergsklättring, tävlingskörning på motorcykel, backhoppning, gör oplanerade långresor runt världen, ensamseglar osv. Hängflyg ligger inte i ändläget på skalan med häftiga saker men ändå en bra bit åt det hållet. För den oinvigde verkar det nog mer spännande och farligt än det är i verkligheten. Vi tappar en del nybörjare som inte tycker att hängflyg ger tillräcklig stimulans. Man vill ägna sig åt så många grejor för att tillfredsställa sinnet, att hängflyg tar för stor del av tiden om det skall bli något med det. De flesta människor ligger dock på den andra sidan om hängflygets spänningströskel. För endast en liten del av befolkningen är det tänkbart att ens pröva på denna sport. Det skulle måhända bli några fler om alla visste exakt vad det gäller. Tro dock inte att vem som helst kan ge sig på denna verksamhet.

Vari ligger skillnaden mellan tjejer och killar i detta avseende? Normalfördelningen är förskjuten mot lägre tröskel för tjejer. Det finns alltså individer i tjejkåren som passar för hängflyg men de är färre än motsvarande killar. Hängflyg är inte den enda sporten som har denna situation. Hela flygsporten har samma förhållande även om det varierar något mellan grenarna. Se hur få tjejer procentuellt sett som ägnar sig åt bergssklättring, motortävlingar, seglar jorden runt, dyker osv. Vem kör bilen om det är ett par i den? Vem seglar och vem solar sig? Vem spelar tekniska spel? Vem kör bil häftigast och med minsta marginalerna?

Urvalet är alltså den enligt min åsikt främsta orsaken till att det är så få tjejer inom hängflyget. Tradition är säkert en annan orsak. Allt detta som av tradition blivit manligt att ägna sig åt fortsätter att locka män medan annant som t ex ridning, stickning, vävning och vård är traditionellt kvinnligt.

Är det då någon skillnad på tjejer och killar när de väl rekryterats? Mina relativt många års erfarenhet från flygutbildning i allmänhet och hängflyg i synnerhet säger mig att det finns en klar skillnad. Jag talar då inte om enskilda individer utan om ett slags snitt. Då är tjejerna mer försiktiga. De måste veta att det går innan de vågar. Självförtroendet är klart hämmande. De vågar också erkänna detta och prestigen att vara bra eller bäst är inte särskilt uttalad. De är långsammare i sin utbildningskurva fram till en viss erfarenhetsnivå. Sedan kommer de snabbt ifatt killarna. En större del hoppar emellertid av innan denna positiva utveckling tar fart. Den tekniska förståelsen för flygningen är lägre. Tjejer behöver inte veta detaljer och begripa "varför" ner till minsta beståndsdel. De stora sammanhangen är viktigare.

Till detta kommer ofta den nackdelen att tjejen är ensam i sin grupp eller utbildningsomgång. I jämförelse med de "tuffa killarna" försätts hon snabbt i ett tillstånd där mindervärdighetskomplexet får näring, och "då är det väl bara att inse att man inte klarar detta".

Jag skulle önska att vi fick in fler tjejer i hängflyget. Det skulle säkerligen bara vara positivt. Nu tror jag inte att vi kan nå ens i närheten av någon jämn fördelning. Därför måste vi värna och vårda dem vi har och lyckas få. Skräm inte! Hjälp och stötta! Det gjorde man i Örebro!

Rolf Björkman

Varför inte Frankrike nästa sommar?

Av Rolf Björkman

Frankrike är ett land som kan rekommenderas som lämpligt resmål för dem som vill kombinera fin hängflygning med semestervistelse i övrigt. Denna artikel vänder sig i första hand till dem som nått Häng III eller så småningom tänker sig den nivån. För nybörjaren finns säkert möjligheter också men då får erfarenheter hämtas från någon annan. Själv fick jag mitt lystmäte på hängflygning tillfredsställt för ett tag samtidigt som tiden som inte ägnades åt denna sport var givande både för mig och hustrun.

Frankrike är ett stort land som rymmer många fina hängflygplatser. Mina erfarenheter härrör sig från Franska Alperna i trakten av Annecy, Aux les Bains och Chamonix, dvs området ca 10-20 mil söder om Genéve, samt från Alsace i nordöstra delen av Frankrike. Vart man än sedan reser är dock mycket av det jag tar upp allmängiltigt.

Det är lätt att köra i Frankrike. Vägarna är mycket fina även upp till höga toppar och med de minsta strecken på kartan. Man behöver inte dra sig för att ta en liten vindlande väg upp till ett startställe. Det är asfalterat och inte brantare än att man i allmänhet varierar mellan tvåans och treans växel. Största delen kör man i skog med behagligt skydd på båda sidor om vägen om passagerarna har svårt för höjder. Bensinen är billigare än i Sverige men det är ändå ekonomiskt att tanka mesta möjliga mängd i Tyskland.

Man bor billigt och bra. Under perioden midsommar till mitten av juli som var tiden för vårt besök hade vi aldrig problem att finna rum. Ca 200 kr för ett dubbelrum på en- eller tvåstjärniga hotell är normalt. Frukost ingår aldrig i priset. På vissa orter vill man att hotellgästerna äter middag på hotellet för att man skall vara villig att släppa till rum. Oftast är det ingen nackdel om man ändå tänkt sig ett restaurangbesök. Själv åker jag inte omkring med husvagn eller campar men nära flygställena fanns många och utmärkta campingplatser. Speciellt gäller det området kring Annecy.

Äta gott och billigt

Att äta på restaurang är billigt. Under halva priset jämfört med Sverige skulle jag vilja säga. Dessutom äter man gott. En hel menu kostar på bra restauranger obetydligt över 100 kr och vinflaskan 50-60 kr, och då är det fint vin. För många, bl a min hustru, är mat och dryck ett av skälen till att just Frankrike är ett attraktivt resmål. Dessutom passar matvanorna så bra för hängflygare. Man äter middag sent och det finns tid från det att termiken lagt sig tills man sätter sig vid matbordet. Luchen kan jag rekommendera att man inhandlar i affärer och äter i gröngräset vare sig det är på flygstället eller under resan i övrigt. För övrigt finns restauranger vid de flesta av startställena och på flera håll även hotell. Du kan bo med fantastisk utsikt och gå ut och rigga utan att förflytta Dig någon längre sträcka.

Språket då?

Språket är nog en avskräckande faktor för många. Den allmänna uppfattningen är att man inte är väl sedd om man inte kan franska. Det här är nog en något föråldrad företeelse och delvis en myt. Sant är att förhållandevis få fransmän kan något annat språk. Oftast hittar man någon som kan lite engelska. Teckenspråket får annars duga. Illa bemötta blev vi aldrig. Visst är det en klar fördel om någon i gruppen behärskar lite franska men språket bör inte hindra resan. Med följande små ord kommer man långt: *Yn chambr dö person, silvo plä* (får jag be om ett rum för två peronser). *Ladisjong, silvo plä* (jag skall be att få betala). *Märsi* (Tack). *Wi* med tjockt w (Ja). *Nå* (Nej). *Bonschor* (Goddag). *Arvoar* (Adjö). Lägg gärna till *madam, mademoasell* eller *musjö* efter goddag, adjö, tack, ja och nej någon gång i början om Du vill visa Dig artig. Man hälsar på alla man möter i terrängen om det inte är folksamling, när man kommer in i affärer, på restauranger och i frukostmatsalen.

Fantastisk natur

Naturen är fantastisk, ofta med överväldigande scenerier, och framförallt små byar är mycket pittoreska. Man förbereder sig genom att besöka franska turistbyrån om man bor i Stockholmstrakten. Det går säkert att ringa dit och få material hemsänt. Om Du inte tänker besöka just de platser jag beskriver för flygning måste Du på något vis få beskrivning av flygställen så att du hittar till dem. Väl där kan man ofta finna någon som kan beskriva detaljer men det är inte säkert. Ofta kan inte hängflygarna något annat språk än franskan. Vi har många som säkert har olika erfarenheter. Själv fick jag den inledande vägledningen för området omkring Annecy av klubbkamraten Thomas Klang, vilket underlättade avsevärt. I bl a Drachenflieger finns då och då sammanställningar över ett stort antal flyfställen i Europa. Det viktigaste är dock att Du har någon inkörsport. Man skall inte tro att man kan åka omkring och "hitta" flygställen. Jag såg aldrig något som jag inte tidigare hade fått beskrivet.

Köp kartorna i Frnkrike! Michelins Atlas Routier France, 200-sidig kartbok i skala 1:200.000 är utmärkt som all-

mänkarta att köra efter och för att hitta vägar och platser. Den kartboken kostar i Frankrike ca 100 kr. För det område Du avser flyga inom är det lämpligt att köpa turistkartan TOP 25 i skala 1:25.000. Då har Du all information. I vissa fall kan det vara att föredra skalan 1:50.000 för att få tillräcklig överblick. För Annecy-området är 25.000-delen utmärkt medan det för Chamonix är klart bäst med 50.000-del. I området Aux les Bains klarade jag mig med Michelins kartbok och beskrivningar jag fick av en hängfygare från orten. En mer detaljerad karta även för detta område hade inte varit fel.

Gott om plats

Jag inbillade mig att det skulle vara överfyllt på flygställena. Det kanske det är på vissa ställen vissa dagar. Trots att jag flög under ett veckoslut var det inget utrymmesproblem. På vardagarna var jag oftast ensam. Det var mest skärmflygare ute men det medförde sällan något problem. Man har oftast separerat skärmar och hängglidare så att man inte stör varandra.

Om möjligt bör man landa på fastställda landingsfält, i varje fall om man är i närheten av starten. På sträckflygning är det sällan problem med befolkningen om man landar på ett fält och genast går av det. Ett gott råd är att först leta upp landningsplatsen och på nära håll studera den. Ofta finns även regler uppsatta där och nästan alltid en vindstrut. Det är ibland vindstruten som gör att man verkligen finner platsen.

Trånga landningar

Många av fälten där jag flög var ganska små och omgärdade av hinder. Därför bör man i förväg fundera ut hur man tänker lägga upp land- ningen. Ofta är vinden svag och växlar i riktning. Det är i sådana fall lätt hänt att man inte kommer ner inom fältgränsen om man inte lägger upp land- ningen på rätt sätt. Baslinje nära fältet och relativt tätt över hinder med åtföljande kort final är rätt medicin. Man får vara be-redd att vindriktningen är helt ny när man når fältet. Det hände mig flera gånger att jag var tvungen att byta riktning i mycket sent skede. Om det bara blåser lite är det dock inga problem.

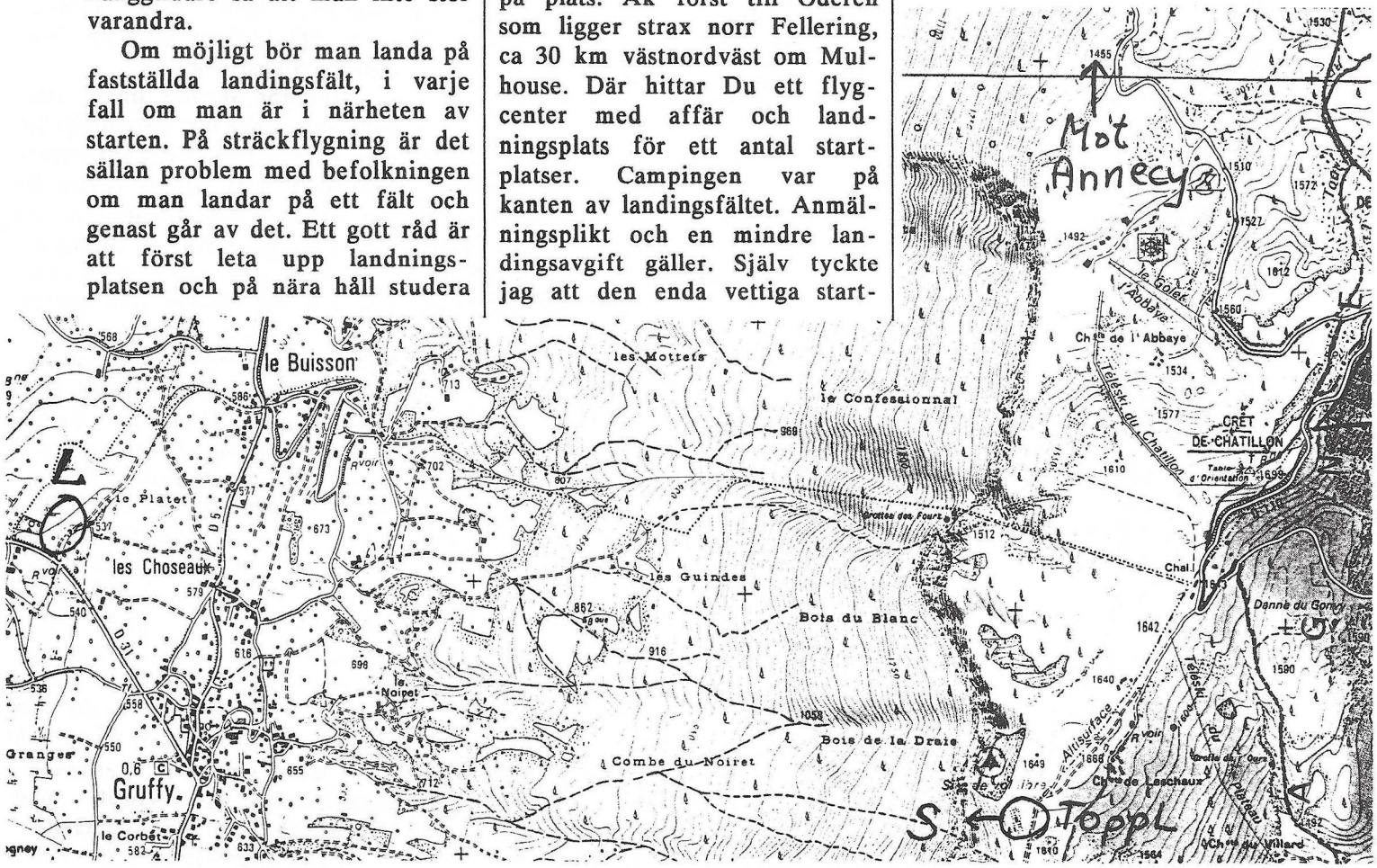
Så till själva platserna.

Alsace ligger närmast. Det är kort sträcka söder om Frankfurt över Strassbourg och så är man på plats. Åk först till Oderen som ligger strax norr Fellering, ca 30 km västnordväst om Mulhouse. Där hittar Du ett flygcenter med affär och landningsplats för ett antal startplatser. Campingen var på kanten av landingsfältet. Anmälningsplikt och en mindre landingsavgift gäller. Själv tyckte jag att den enda vettiga startplatsen var Treh alldeles intill toppen Grand Ballon. Det går att köra ända till starten som är lätt. Landningsplatsen är också lätt men styrd av noggranna flygbanor och regler. Kanske kan man finna flera bra platser men en kraftig vind gjorde att vi lämnade området efter ett par dagar.

Franska Alperna

Nästa område för vår del var Annecy. Vi blev genast förälskade i denna vackra och storslagna trakt omkring Lac d´Annecy, en sjö som är ca två mil lång. Om man inte flyger kan man bada i det varma och rena vattnet. Runt hela sjön finns ett flertal campingplatser och mängder med hotell. Vi bodde i Talloires som ligger vid sjöns östra stand.

Den förhärskande vinden i Anncy är på eftermiddagen omkring väst. Det finns två bra flygställen i den riktningen. Den bästa platsen är Montagne du Semnoz, 1700 m med en höjdskillnad till landningen på ca 1200 m. Det är mycket bra



Karta i skala 1:25.000 över Semnoz. Vägarna norrut från starten och från Gruffy går till Annecy.

väg upp till toppen skyltad Semnoz. Där finns restauranger och hotell. Starten är mycket lätt på bred sluttande öppen mark. Där finns också bra topplandningsmöjlighet intill starten. Att flyga hang är enkelt. Termiken är tyvärr något svag och kommer sent. Räkna inte med termik före kl 1500. Bottenlandningsplatsen, som jag blev tvungen att utnyttja flera gånger p g a svag vind ligger en halv km nordväst om Gruffy och syns från starten. Den är omgärdad av hinder och kräver precision i svaga vindar men kan inte sägas vara svår.

Skärmflygarna och hängflygarna har olika startplatser. Hängflygstarten ligger längst bort i ankomstriktningen sett bland snälla kor och närgångna getter. Sista biten kör man en dålig grusväg ovanför en gård upp till en liten vändplats. I luften är det gott om plats men vid termik nära starten kan det vara problem att få plats då både skärmar och hängglidare skall dela utrymme. Något irriterande var modellflygarna som med sina stora segelflygplan flög hang intill starten. Visserligen är man uppdelad genom en skylt men modellflygarna tycktes ta lätt på detta. Vid min första start hörde och skymtatde jag en två-meters segelmodell bakom mig just i lättningsögonblicket.

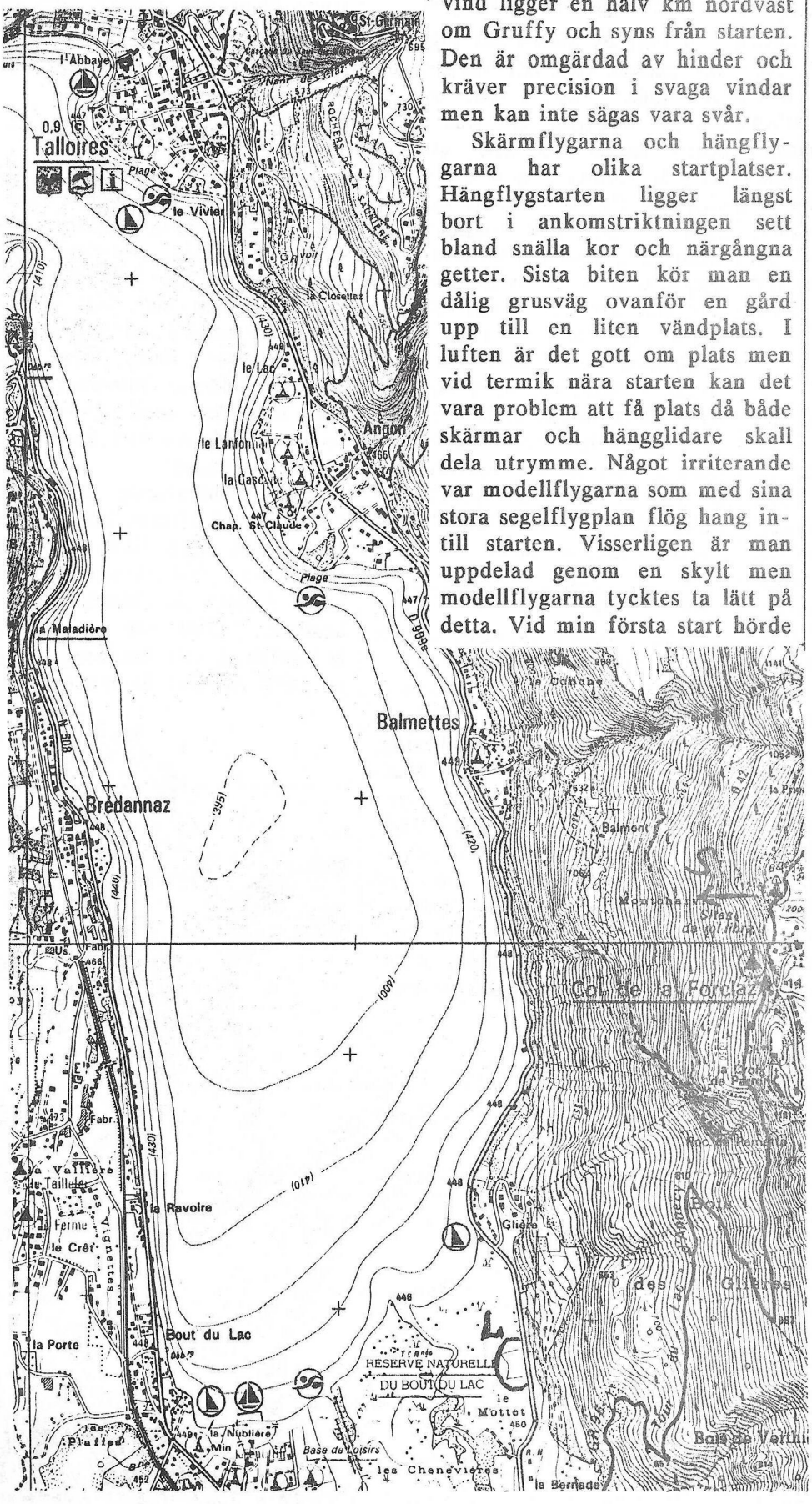
Från starten har man en vidunderlig utsikt åt både väster och öster. I den senare riktningen syns Mont Blanc.

Landningsplatsen kan vara fruktansvärt varm. Tag med något att dricka. Det tar 40 min innan bilen med hustrun kommer ner.

Den andra platsen är Col de la Forclaz. Det är också en mycket vacker plats med en genomgående väg över toppen. Höjdskillnaden är knappa 800 m. Här finns flera hotell och restauranger omedelbart intill startplatsen. Tre ramper finns. Skärmflygarna har egen start mellan dessa. Huvudstartplatsen ligger lite skymd ovanför de två andra, men det går att köra ända fram om man rundar gården på toppen. Starten bjuder inte på några större problem men är inte lämplig för nybörjare. Under riggningen kan man höra ett hundratal kor med varsin stor bjällra, alla olika i ton som det lät. Vilken musikkår. Föredrar man att vandra i brist på flygväder finns stora möjligheter. Då förföljs man av cikadornas intensiva musik.

Nedanför starten ligger Annecysjön. Med lite hanghjälp tar man sig emellertid lätt till termikområden som här är bättre än vid Semnoz och kommer ca en timme tidigare dvs vid 14-tiden.

Landningen ligger utom synhåll och till vänster från starten sett men inte långt bort. Den ligger nära Annecysjöns sydspets intill vägen som går intill sjön och nedanför flygstället. Körtiden är även här ca 40 min mellan start och landning för en mindre van bilförare. Landningsplatsen är väl tilltagen i nord-sydlig riktning men kan vara lite turbulent så det gäller att hålla farten uppe. Trots fältets storlek såg jag fransmän landa i buschen plus om fältet efter att på typiskt franskt sätt slingra sig ner i lä om fältet och ner på finalen. Skärmlandningsfältet ligger intill med vägen och kraftledning emellan. Trafikvarvsriktningarna finns



Södra delen av Annecysjön med flygstället Col de la Forclaz

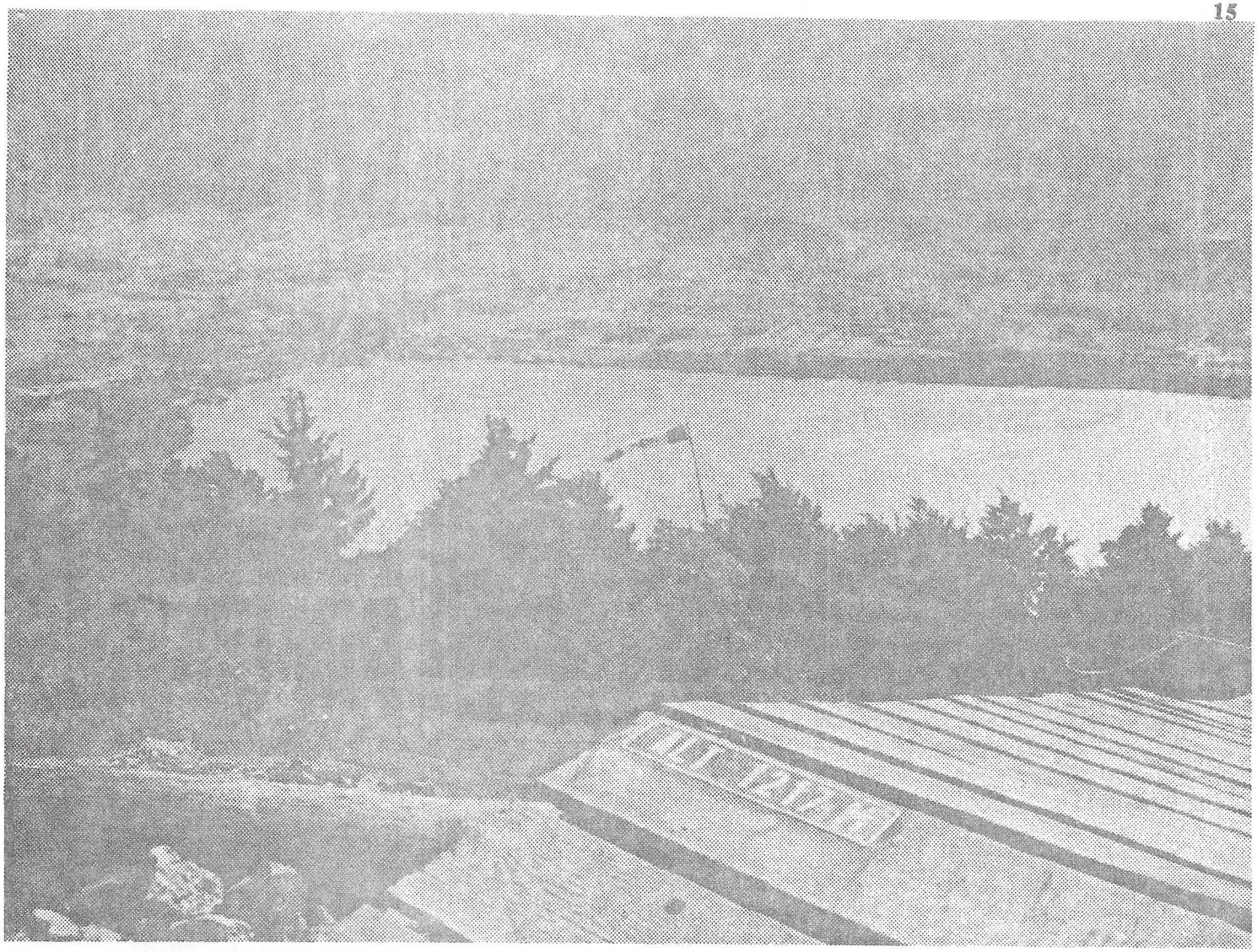


Foto taget av Gunilla från startrampen vid Col de la Forclaz. Lägg märke till höjskylten 1217 m.

beskrivna på landningsplatsen liksom regler i övrigt.

Ingen av de här beskrivna platserna är tillåtna för nybörjare eller för grupper under instruktörs ledning.

Europas högsta

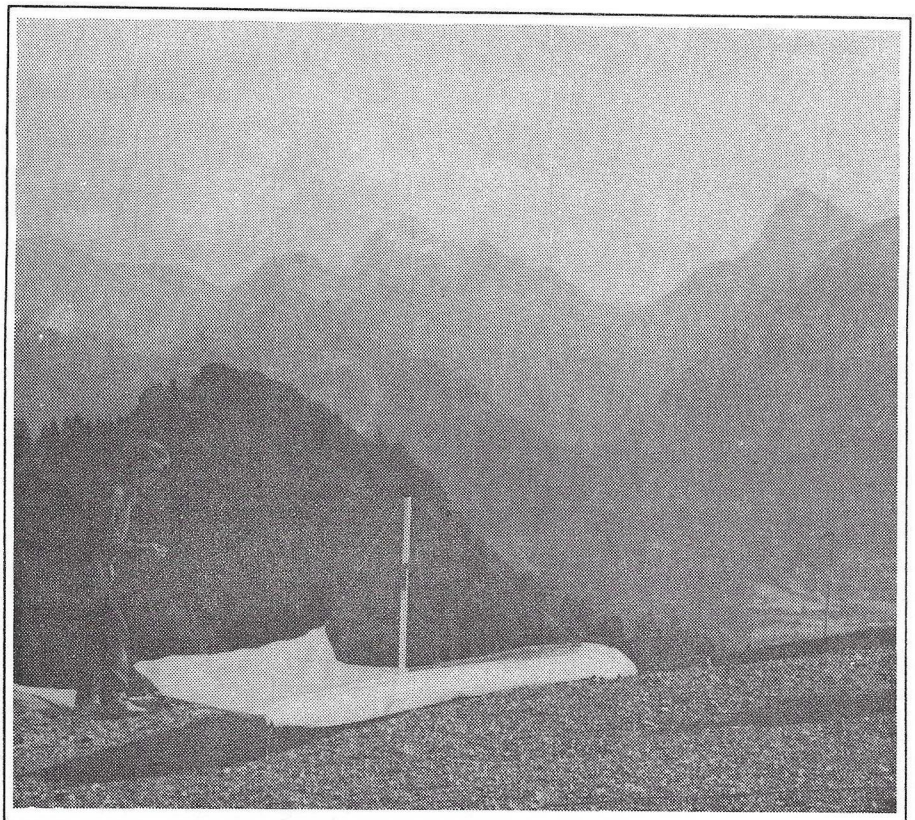
Efter fem dagar i området ville vi pröva något nytt och reste till Chamonix. Där är ett något vildare landskap med Mont Blanc inpå knuten. Den högsta linbanan finns där som går upp till 3800 m. Därifrån är det bara att börja klättringen till Mont Blanc topp på 4807 m (tar två dagar och kräver inte alltför avancerad utrustning). Även utan hängglidare är den här toppresan väl värd sitt pris. Vi gjorde flera vandringar i området på 2000-metersnivån. Naturen och floran är för den intresserade mycket fin. För hängflygning är Chamonix inte så bra. Det är dock fullt möjligt att flyga. Landningarna är mycket avancerade. Den i Chamonix är trång och omgjärdad av hus, en del på 10-talet våningar. Starterna nås endast med linbanor. Hängflygare är därför sällsynta här. Däremot har skärmflygarna det fantastiskt. De hängde längs bergssluttningarna hela dagarna.

Eftersom flygmöjligheterna var så begränsade beslöt vi oss för att åter förflytta oss till ett något östligare område. Vi valde Aux les Bains där en annan sjö av Annecysjöns storlek finns. Det är ca 50 km mellan sjöarna. Här finns ett flertal flygställen. Jag tittade inte på så många. För övrigt är det inte längre mellan Annecy och Aux les Bains än att man kan ha samma bas hela tiden om man skulle vilja. Följande två flygställen bedömer jag som de intressantaste i området.

Molard Noir på Mont du Chat ligger väster om sjöns södra spets. Starten kan nås från båda hållen av bergssträckningen. Den bästa vägen är den från väster som man når efter att ha passerat genom berget i en tunnel. Man kommer då också att passera landningsplatsen, som ligger till höger om vägen ett par km efter avtaget från stora vägen genom tunneln. Denna är stor och lätt att landa på. Den är synlig från starten.

Lätt rampstart

Starten ligger där vägen passerar bergskammens topp på 1500 m. Berget har en sträckning i nord-sydlig riktning. Genom en liten krökning på berget kommer startriktningen att bli nord till nordväst. Det är lätt rampstart om vinden ligger rätt men kan vara turbulent vid sned vind speciellt från nordost. Det är inte tillåtet att flyga på bergets östra sida även om start här är möjlig. Starten ligger gömd. Man följer en stig bakom den lilla restaurangen och genom skogen ett par hundra meter.



Storslagen natur i trakterna av Annecy! Foto Gunilla Björkman.

Det andra flygstället som jag inte fick tillfälle att flyga från ligger vid Champ-Laurent. Här har man enligt uppgift lätt start i sydlig och västlig riktning. Landingen är i Chamoux ca 50 km sydöst om Aux les Bains.

Värmeböljan

Nu kom värmeböljan med stillastående luft, disigt och garanterat ingen termik. Sjöns vatten med sina 23 grader var lagom plats att befinna sig på (i). Lystmätet på flygning var i alla fall stillat. Resten av sommaren, det vet de som försökt nå mig förgäves, har vi ägnat oss åt att utnyttja seglets lyftkraft ställt på höjden, dvs i segelbåt. Jag har ibland svårt att avgöra vilket av sätten som är trevligast.

Du skall lockas

Syftet med denna artikel har varit att locka Dig att resa till Frankrike för att utveckla Dig vidare och ändå kunna tillfredsställa övriga i familjen som Du skall ta hänsyn till. Samtidigt har Du kanske fått en konkret hjälp att lotsa Dig fram till en början om Du skulle vilja följa delar av min färdväg. Lycka till med Dina egna planer! Det är idé att börja planera nu.

Lär Dig landa!

En kunskap är viktig nämligen att kunna bedöma sig ner på begränsade fält och att kunna göra säkra backstarter. Träna på det så att Du kan det till nästa sommar!

KÖP GAMLA HYPOXIA!

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 38. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken, eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3, 10 kr per önskat ex. Glöm inte adressen!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Adressändring

Sänd den till Din klubb, inte till mig. Om Du inte får Din Hypoxia beror det troligen på att Din klubb inte lämnat in rättelse.

RAKA RÖR
BYGELBEN
(Till nästan alla vingar på marknaden)
EXTRA PRIS
TECMA VINGAR
RIIIING RIIIING RIIIING
PIN-UP-PINS
Alla längder
AIRWAVE
GLIDERS
K2 Demoex 24.000:-
COSMOS
TRIKE
Från 59.900:-
För flygbogsering
från 65.900:-
AF AIR
AASTRAND & FRANK AIR AB
Helmfeltsgatan 8 Telefon 042-12 72 82
254 40 HELSINGBORG Fax 042-20 19 80
Kondomer är bättre
än fallskärmar.
(Mot AIDS i alla fall)

Björn bäst i Europa

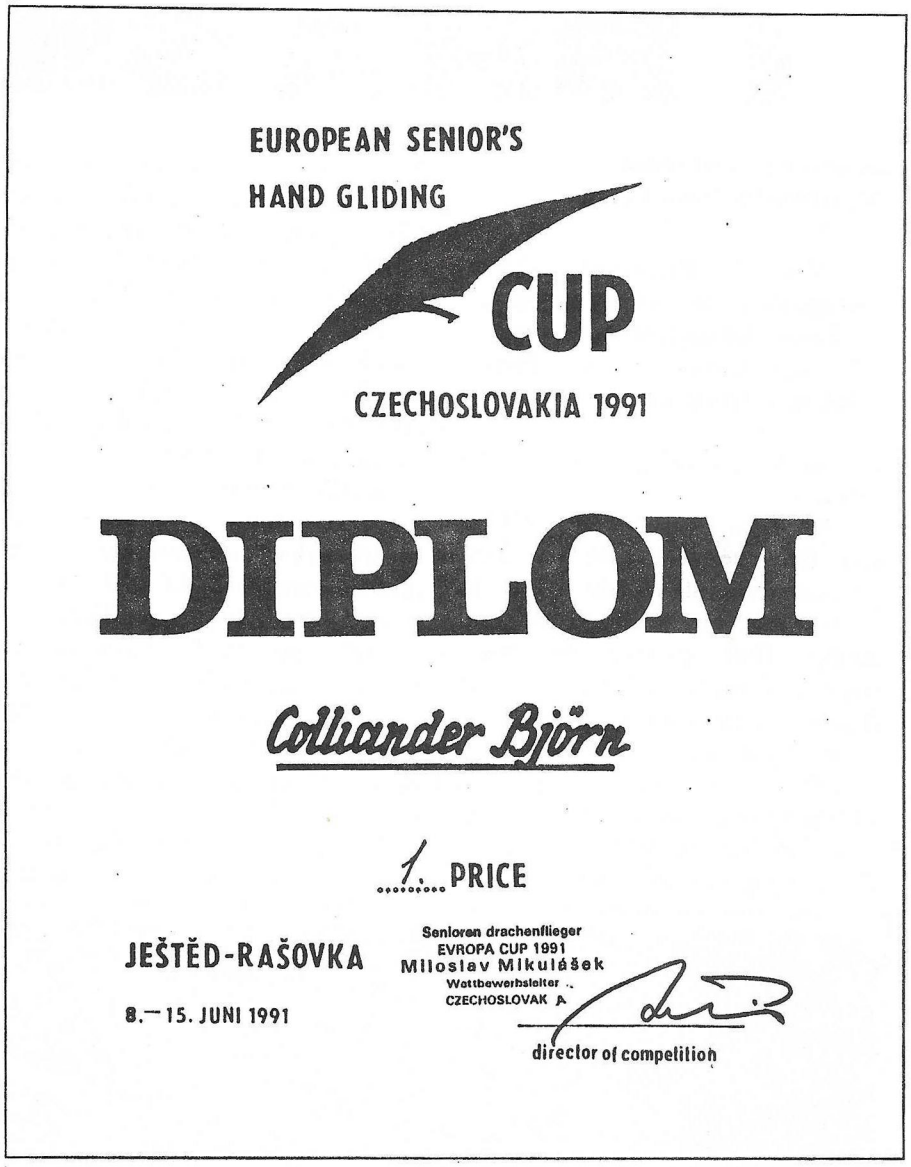
Det har varit ont om storsegrar internationellt. Hittills är vår största seger utanför Sverige vunnet NM. Nu har emellertid ordföranden i FSF/H slagit till.

Förste svensk att vinna en internationell stortävling blev Björn Colliander! Han vann EM för seniorer 1991 med hjälp av sin skicklighet och en Sensor 510 C. Tävlingen genomfördes 8-15 juni i Tjeckoslovakien. Tävlingen gick i tre heat varav Björn vann två. Så skall en slipsten dras Björn!

Av 56 startande var fyra svenskar. I övrigt var över hälften tyskar, några tjecker, några schweizare två österrikare och en italienare. Du hittar våra svenska seniorer i resultatlistan nedan.

Händelsen uppmärksammades mycket på platsen med TV-intervjuer mm. Här i Sverige har det varit tyst som vanligt. Hypoxia har emellertid nöjet att informera våra hängflygare om denna fina prestation. Vi alla gratulerar vår ordförande!

Rolf Björkman



Resultat

Pl	Namn	Nat	Poäng
1	Björn Colliander	S	298
2	Vaclav Chvala	Cs	275
3	Arthur Spori	Ch	253
4	Adolf Palm	D	249
5	Hagen Brandenburger	D	246
10	Lennart Håkansson	S	190
36	Per Fjellström	S	87
44	Jarl Hedman	S	75

Hänt nåt?!

Vid hängflyghaveri eller tillbud bör/kan du redogöra för händelsen på FSF/H telefonsvarare 08-641 63 13. Svararen kan bara användas för detta. Dessutom gäller ordinarie rapportering (naturligtvis).

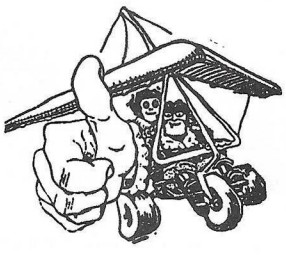
UL-bogsering Vad händer?

Tidigt i våras sände vi vår ansökan till Luftfartsverket angående flygbogsering av hängglidare efter ultralätta flygplan. Som vanligt tar sådanda här ärenden lång tid. Nu har man äntligen hört av sig.

Den 5 september träffas representanter från FSF/H och Luftfartsinspektionen för att redovisa, demonstrera och diskutera. Från vår sida är det främst Anders Andersson och jag som för talan. Flygdemonstration skall sedan genomföras på Kungsängen, Norrköpings flygplats.

Tyvärr har denna Hypoxia gått till trycket när mötet äger rum varför resultatet inte kan presenteras.

Rolf Björkman



VM 1991 i BRASILIEN

Av Kenneth Norberg

Vm i Brasilien 1991 präglades av dåligt väder, många händelser och otur för det svenska laget. Mirakel inträffade också

Det blev verkligen ett VM att minnas!

Det hela började inte alltför bra. Det svenska laget var först på plats, dvs de första att börja jobba med att få in vingarna i landet. Den sponsor som hade lämnat garanti till tullen hade dragit sig ur utan att arangörerna visst om det.

Efter 14 dagars slit i förhandlingar med tullen samt organisatörer av VM lyckades vi få ut vingarna med hjälp av en bankgaranti på 25.000 $ från Sverige. Svenne Lindén samt FSF agerade väldigt snabbt när problemet blev känt. Ett stort tack från oss alla för hjälpen.

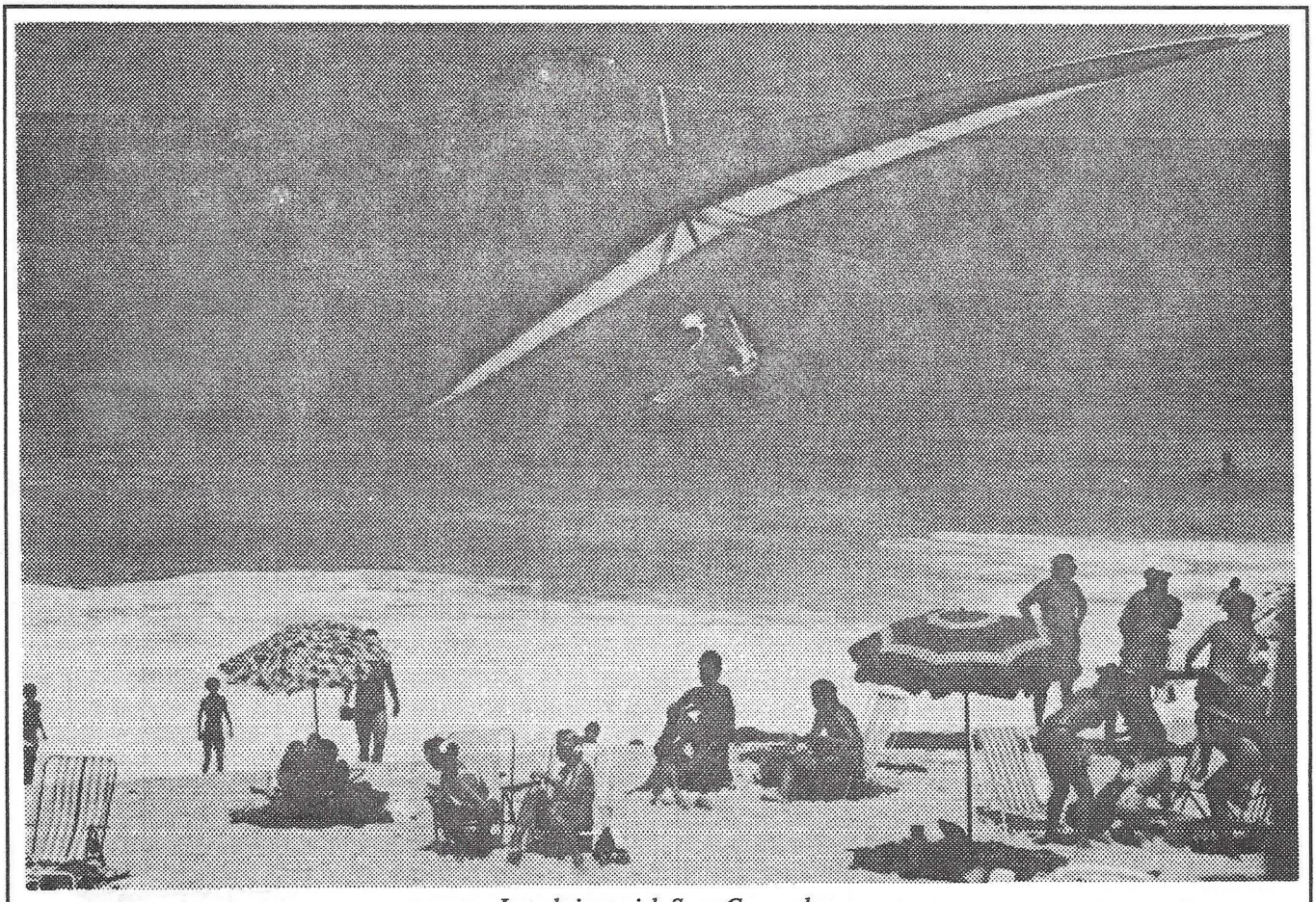
När vi väl fått ut vingarna kunde vi lämna Rio de Janerio och körde i vår nyinköpta VW-buss direkt till Govenador Valadares, platsen för VM.

Äntligen platsen för flygning. Det var den sista dagen för brasilianska mästerskapet, en tävling som vi hade tänkt flyga, men nu missade p g a tullen.

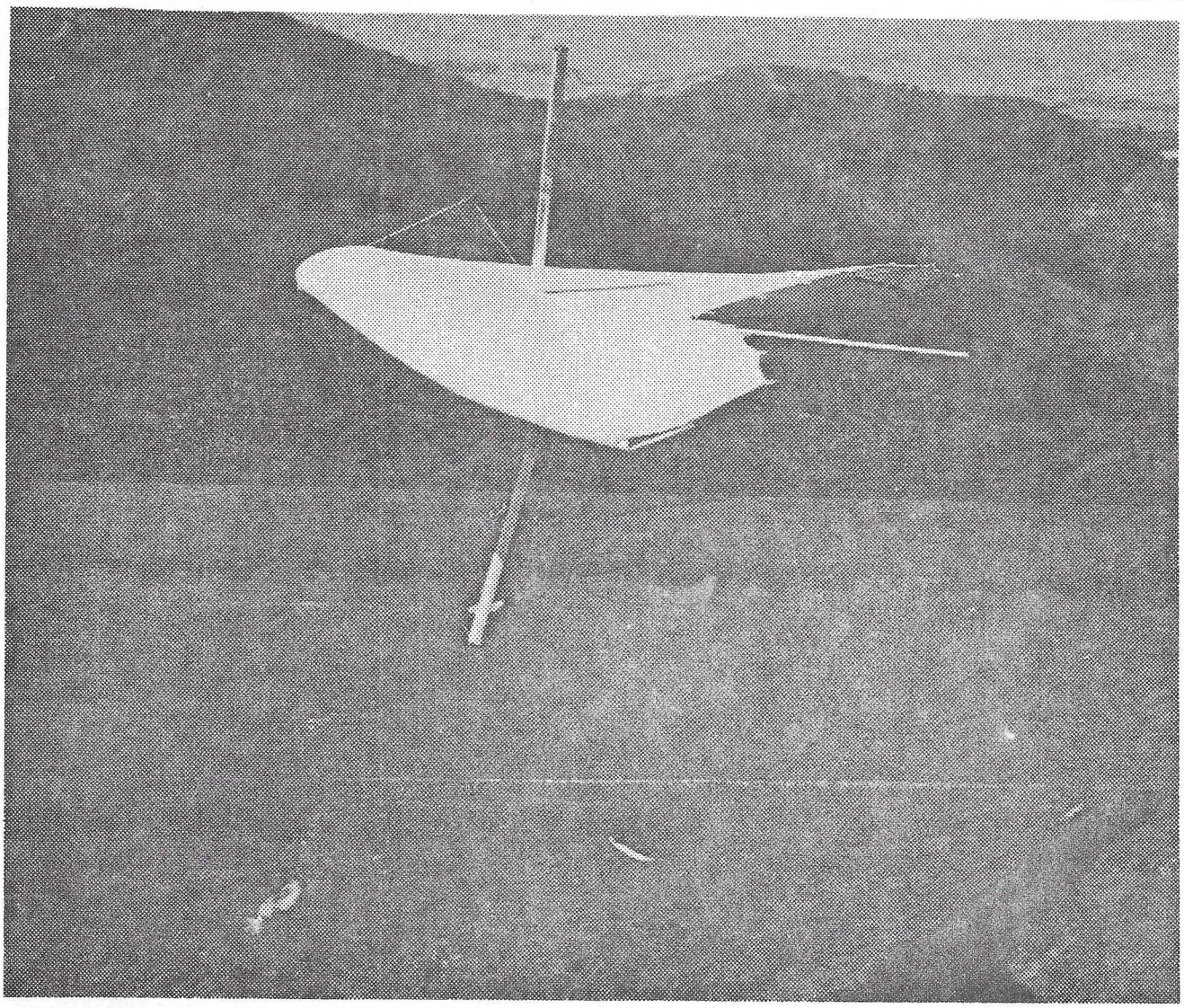
Det var med spänning vi packade upp våra vingar för den första flygnigen i sol och 30 grader. Starten blev lite sen varför flygningen endast skedde kring berget. När vi sedan landade på en fotbollsplan i närheten av stan blev vi nästan överfallna av nyfikna brasilianare.

Efter nio dagars träning, då Håkan visat sig vara i väldigt god form, hade nästan alla lag kommit till Valadares. Det var nu de verkliga incidenterna började. Håkan som imponerat under träningsdagarna blev tvärt sjuk. Det blev ambulans till sjukhuset sedan hans mage krånglat en längre tid. Där blev han kvar i tre dagar, liggande med dropp. Detta hade till följd att Håkan missade ett av de tre genomförda kvalheaten och därmed missade finalen.

Folke Wikberg slog upp en gammal skada i axeln. Detta tillsammans med en del privata orsaker gjorde att han blev tvungen att resa hem två dagar innan VM började. Då fick jag



Landning vid San Conrado



Kenneth Norberg startar vid Ibituruna

som lagledare och reservpilot ta hans plats i laget.

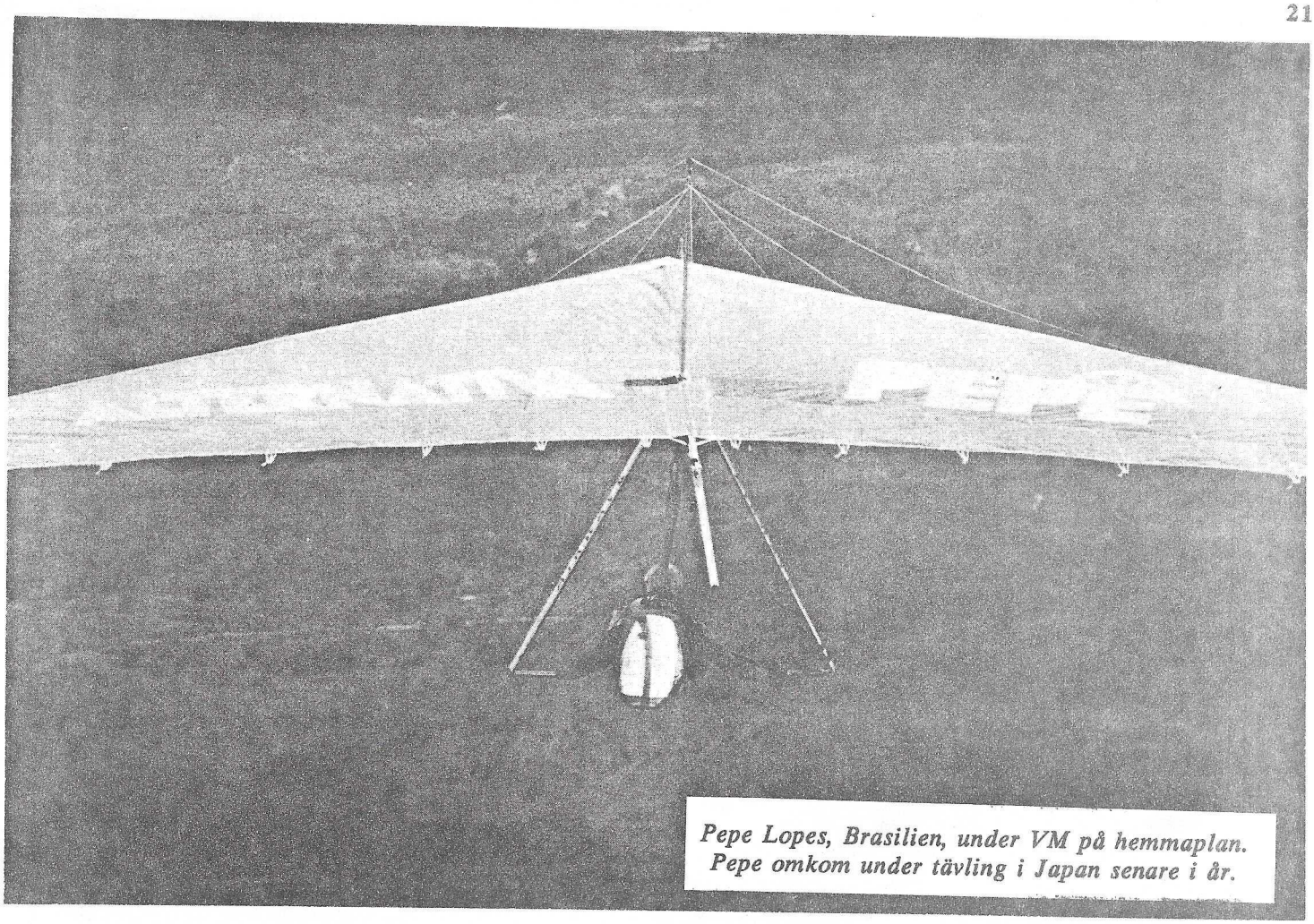
Peter Wicander klarade sig mirakulöst från en säker död då hans sele sprack på 5oo m höjd. Hängande i endast armarna lyckades han med mycket kyla och sinnesnärvaro styra ner i den närliggande floden. Peter blev sängliggande i fyra dager med huvudvärk och feber, men som tur var blev det inga andra fysiska skador.

En israelisk pilot omkom efter att ha fått en högspänningsledning över bröstet.

Under träningsdagarna turades vi om att köra bilen. Vädret var väldigt konstigt och dåligt jämfört med föregående år. Det var väldigt mycket regn och låg molnbas och det i sin tur resulterade i kortare flygsträckor.

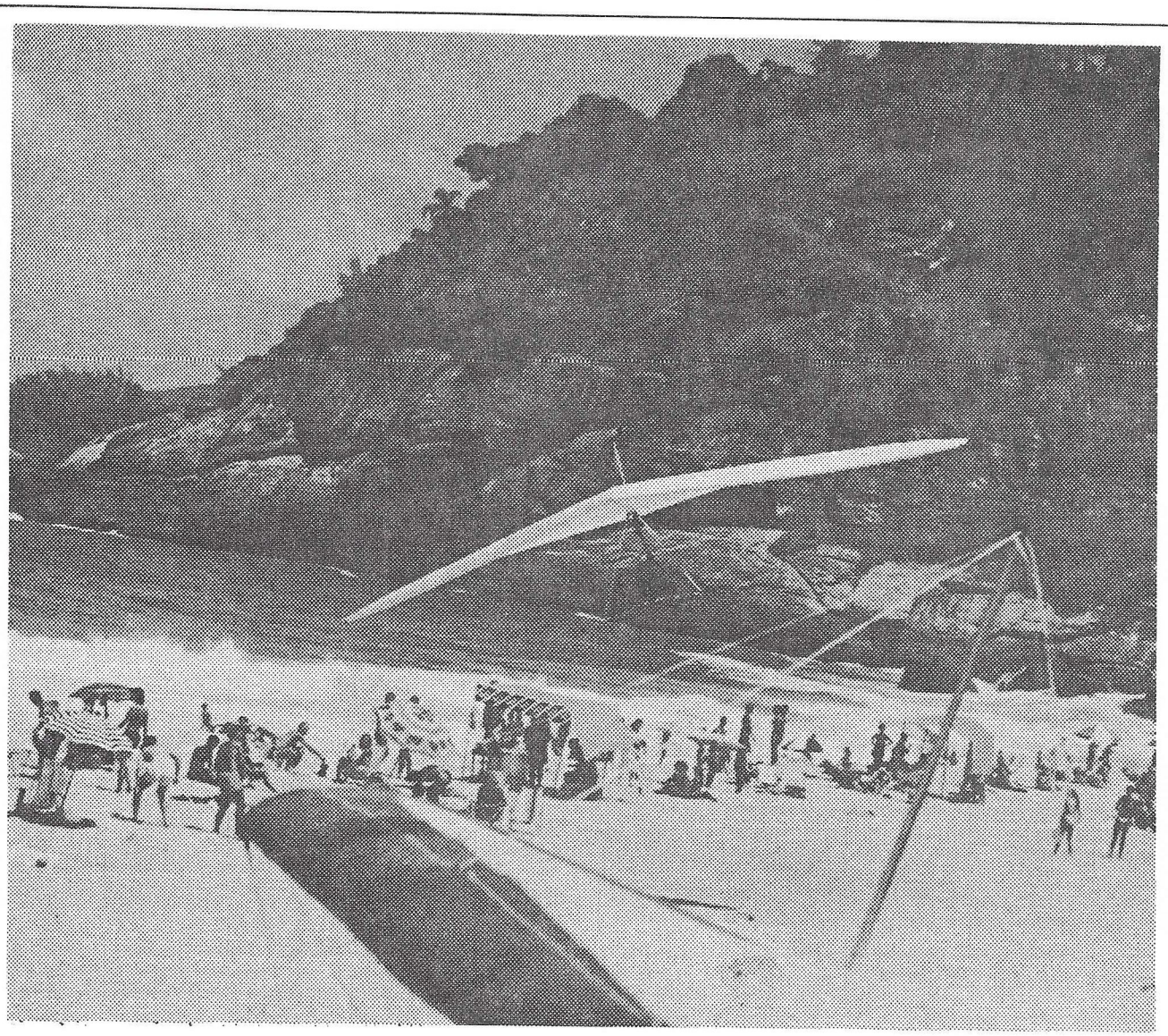
Det svenska laget. Från v: Peter Wicander, Håkan Sundin, Kenneth Norberg, sittande: Mats Karlsson, Björn Kroglund, Anders Andersson

Vy från srarten vid Ibiturma. Start kan ske åt båda sidorna.



Pepe Lopes, Brasilien, under VM på hemmaplan. Pepe omkom under tävling i Japan senare i år.

Målgång kort bana, 60 km från starten



Landning San Conrado

Endast tre av sju kvalificeringsheat gick att genomföra och dessa blev väldigt chansartade.

Av 130 startande piloter kom Paulo Coelho, Brasilien, längst med 47 km. Bäste svensk blev Mats Karlsson.

Att starta ut 130 piloter från samma berg under loppet av 45 minuter gör att himlen ser ut att vara täckt av en bisvärm. Molnbasen var också väldigt låg, 1100-1400 m, vilket bidrog till de korta sträckorna.

Mats Karlsson och Peter Wicander lyckades kvalificera sig till finalen. Vi hade naturligtvis hoppats att det skulle gå bättre. Nu kom vi på plats 15 i lag istället för plats 10, som vi siktat på, till besvikelse för oss alla när vi vet att vi kan bättre.

Individuellt lyckades Mats Karlsson bäst med sin 18:e plats.

Han vann även ett finalheat. Peter Wicander gjorde en väldigt strong insats med tanke på vad som hände och slutade på platssiffra 42. Jag, Kenneth, slutade på plats 92, Björn Kroglund 99, Anders Andersson 103 och Håkan Sundin 106.

Resultat av VM individuellt

1. Tomas Sucharek, Tjeckoslovakien
2. Pepe Lopes, Brasilien
3. Paulo Coelho, Brasilien

Lagresultat:

1. England
2. Brasilien
3. USA

Omslagsbilden

Omslagsbilden är också tagen vid VM. Den skäggige piloten är Larry Tudor som innehar distansrekordet 48 mil. Kenneth Norberg har levererat denna bild liksom alla till VM-artikeln.

Instruktörskurser

Får jag påminna om att klubbarnas anmälan till instruktörskursen skall vara mig tillhanda senast 1991-10-01. Kursen genomförs 1991-11-08--10. Detaljer fanns i förra Hypoxia.

Repkursen för instruktörer genomförs 1991-12-07--08. Den blir mycket viktig eftersom det nya utbildnigssystemet införs.

NM i Vågå

Av Fredrik Fex

Nordiska mästerskapen i hängflyg avhölls i norska Vågå 2-8 juni. Det var ett förväntansfullt gäng som möttes några dagar innan tävlingen. För två år sedan hade man genomfört två 110 km målflygningar och en 126 km tur-och-retur. det visade sig emellertid att vädret var något sämre denna gång. Nästan varje dag blåste det kraftig nordostlig vind, vilket innebar stundtals ganska kraftig turbulens i lärotorer. Vidare var överutveckling vanligt förekommande med cb som följd.

Norska cb

Den norska tävlingsledningen hävdade i och för sig att det var frågan om norska cb vilka var betydligt snällare än t ex tyska och svenska. En sådan distinktion gjorde oss först förstummade, men när vi passerat gränsen till Sverige på vår väg hem så visade det sig mycket riktigt att det åskade och regnade konstant österut. Vad denna skillnad i lynne kan tänkas bero på är inte helt säkert, men man tror allmänt i Norge att det torra ekonomiska klimatet spridit sig upp genom luftlagren.

Tyskar med

Efterom nästa EM skall avhållas i Vågå, hade ett antal tyska ligapiloter letat sig upp till tävlingen. Det var med blandade känslor som dessa kunde konstatera att det kan snöa ymmigt i juni. Detta hindrade dem emellertid inte från att flyga mycket bra i de två första heaten. Knut von Hentig placerade sig högt i det inledande heatet, medan Christof Kratzner vann det andra.

Betydligt jämnare än de båda tyskarna flög dock norrmännen Are Jaastad och Jens Krotseng. Dessa båda herrar visade sig vara i en utomordentligt god flygtrim, något som de redan visade vid VM i Brasilien.

Mats Romson flög även han mycket bra och hamnade efter tredje och sista heatet, en 65 km målflygning, på en sammanlagd tredje plats. (Tyskland räknas som bekant inte till Norden.) Håkan Sundin hamnade på en sjätte plats i NM efter att ha landat kort i sista heatet, medan Jörgen Åstrand flög bra i sista heatet och lyftes upp till nionde sjunde plats. Sverige kom på andra plats i lagtävlingen.

Hög höjd

Christof Kratzner, missnöjd med sin insats i det sista heatet, startade ut under ett stort lenticularis (vågmoln) runt elvatiden på kvällen. Efter att ha nått molnbasen på ca 1800 m, fortsatte han att klättra framför molnet till en höjd av 4200 m! Eftersom han frös fruktansvärt på den höjden var han tvungen att avbryta flygningen. Han menade emellertid att det vore fullt möjligt att fortsätta till kanske 6000 m. Nu landade han istället tryggt med en ny erfarenhet och sannolikt även en blåskatarr i bagaget.

Resultat

1.	Ara Jaastad	N
2.	Jens Krotseng	N
3.	Christof Kratzner	D ej NM
4.	Mats Romson	S
5.	Antti Nummelin	F
6.	Knut von Hentig	D ej NM
7.	Olle B Hestvik	N
8.	Håkan Sundin	S
9.	Jörgen Åstrand	S

Midnight Sun Event

Ett stort tack till arrangörerna för Midnight Sun Event! Den trivsel och humor som bl a Karl-Axel, "Bonden" och Ernst bidrog med är något som fler borde uppleva nästa midsommarhelg på Galtispoda.

Dennis Larsson

Lär av dessa händelser!

Endast ett fåtal händelser har på senare tid inträffat som föranlett haveri- eller tillbudsrapport. Följande två kan man dra lärdom av.

Piloten ikrokade sig fel och kom att hänga för lågt. Detta uppmärksammades inte av bogserledaren. Under bogseringen fastnade övre fluchen i styrstången och gjorde hängglidaren okontrollerbar. Följden blev lock out (hängglidaren skär ut åt sidan sedan neråt under fortsatt drag i linan). Föraren i dragfordonet såg inte hängglidaren vid händelsen eftersom de just mötts. Bogseringen skedde med vändhjul. Starten fick inte kontakt med bilen eftersom radion krånglade. Piloten lyckades releasa och landa välbehållen.

Detta var en verklig rysare som tack och lov fick ett bra slut. En rad samverkande omständigheter bidrog till haveriet. Så brukar det ofta vara.

I det här sammanhanget kan nämnas att det inte är säkert att veklänken brister vid lock out. Dragkraften i linan är nämligen inte speciellt högt trots den dramatiska rörelsen. Dragkraften regleras dessutom av bilföraren.

Den andra händelsen är nämnd i artikeln om Örebrolägret. Piloten landade i hög säd. Då han inte såg marken flög han in i säden med näbbning som följd. Han bröt armen.

Rätt metod vid landning är alltid att flyga över alla hinder och stalla ner i hindret (i detta fall säden). Om piloten eller styrbygeln tar i hinder, även om dessa är av lättare slag såsom högt gräs, kommer uppbromsningen av ekipagets nedre del att resultera i att hängglidaren fortsätter framåt med minskande anfallsvinkel. Följden blir ofelbart att nosen går i marken. Armbrott blir ibland följden av sådana händelser särskilt om piloten inte släpper bygeln.

Rolf Björkman

DISTANSLIGAN

1991-08-14

Distansmeddelande nr 4 - 91

Vilken dramatik i slutspurten!

1988 års mästare, "Dubbel-Anders", gör tillsammans med Peter Wicander en niomilstriangel som de nästan kommer runt. 78 poäng som tröst är inte dåligt då Anders kan summera detta poängtal med finfina 160 km dagen före. Anders flyger bokstavligen förbi samtliga i och med detta. Smålands-Peter är dock inte långt efter .....

1.	Anders Andersson, Sundsvall		160	+	78	=	238 p
2.	Peter Isacsson, Alleberg 65	+ 83	+ 29	+	44	=	221
3.	Peter Wicander, Lidingö		90	+	78	=	168
4.	Tommy Andersson, Alleberg		26	+	70	=	96
5.	Daniel Höynälä, Dundret				95	=	95
	Tor-Leif Karlsson, Dundret		57	+	38	=	95
	Erik Willners, Åre	27	+ 41	+	27	=	95
8.	Mats Romson, Lidingö				86	=	86
9.	Bengt Höök, örhänget		12	+	56	=	68
10.	Tommy Folkesson, Alleberg		13	+	45	=	58
11.	Robert Elmersson, Alleberg				53	=	53
12.	Kenneth Norberg, Sundsvall				52	=	52
13.	Ingemar Karlsson, Åre	24	+ 14	+	12	=	50
14.	Anders Wredendahl, Dundret				42	=	42
15.	Kent Jensen, Dala Dragons				36	=	36
16.	Anders Enarsson, Alleberg				29	=	29
17.	Johan Rasmussen, Lidingö				27	=	27
18.	Björn Wikberg, Albatross				26	=	26
19.	Leif Johansson, Alleberg				24	=	24
20.	Urban Olofsson, Dundret				23	=	23
21.	Peter Dahlen, Alleberg				22	=	22
22.	Tord Olsson, örhänget				15	=	15
23.	Micke Andersson, Albatross				11	=	11

ÄN LYSER SOLEN !!!!!!!!
Mera rapporter!
Hälsningar Hasse J

Varning!

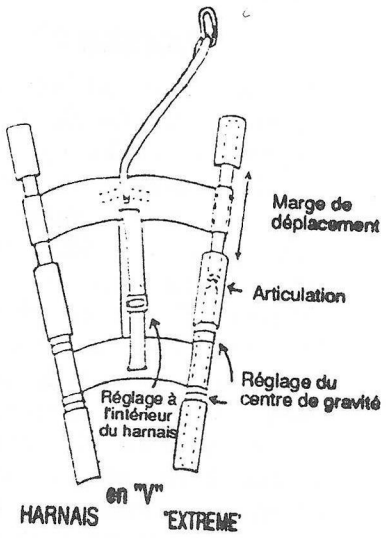
Information angående Scorpio Extreme

Ett exemplar av Scorpio Extreme har gått sönder i den led som förbinder de ledande rören inne i selen.

Scorpio har beslutat att byta ut rören i tidigt tillverkade Scorpio Extreme selar.

Samtliga svenska köpare är informerade. Finns det någon som köpt sin Scorpio Extreme utomlands så kan ni kontakta Umeå Hängflygskola, Hängflygservice, tel 090-12 60 10, för att få Era rör utbytta.

Dennis Larsson



Enterprise Wings AUSTRALIA

Nya

FOIL 139 combat

Racevingen med ypperlig handling, Helsnygga färgsättningar
Direkt från Australien = rätt pris. Även 152 combat.
Först till kvarn.... = specialpris

SKYLINE selar

Selarnas Rolls Royce, säkrast på marknaden

SKYLINE FLIGHT GEAR

Ring för info, pris eller provflygning

Kenneth eller Urban tel. 060-58 83 23, 56 60 08

UTBILDNINGSSYSTEMET

Var står vi idag?

Av Rolf Björkman

Det nya utbildningssystemet presenterades ingående i förra numret av Hypoxia. Vi står nu i följande läge:

Remissen till instruktörerna gav svag reaktion. Hälsan tiger still brukar man säga. Hoppas det är så. Vid kontakt direkt per telefon med Skåningarna, som låg bakom ursprungsförslaget antyddes en negativ inställning utan att jag fick något konkret att gå på. Något svar från de enskilda instruktörerna därifrån har fortfarande inte kommit.

Propån till instruktörerna att ställa upp i en utbildningsgrupp som skulle bearbeta förslaget vidare gav magert resultat. Endast två anmälde sig. Dessa gav samtidigt sitt fulla stöd för systemet. Därmed gick det egentligen inte att komma längre.

Utifrån det jag nu fått fram på olika sätt kan man säga att min personliga tveksamhet till behörigheterna "låghöjdshang" och "högprestandavinge" fick stöd. Dessa har därför arbetats bort. Du som vill fylla i det preliminära elevkortet kan därför hoppa över dessa två behörigheter.

Mitt bearbetade förslag sändes till alla klubbar och till styrelsen för remiss. Remisstiden sattes mycket kort för att förslaget skulle kunna bearbetas på styrelsemötet 26/8. Förlängning kunde dock begäras. Långt ifrån alla klubbar svarade. Av de som hörde av sig accepterade alla utom en klubb förslaget med smärre förslag till förändringar och en del yrkanden. Skåneklubben anmälde att man vill ha längre remisstid och anser att deras ursprungsförslag förvanskats. När detta skrivs har deras svar inte kommit.

På styrelsemötet beslutades på mitt förslag att, eftersom alla inte är helt eniga, man sänder förslaget på ny remissrunda med de olika förslagens innebörd bifogad, så får man ta ställning till de olika delarna ute i landet. Detta kommer att ske så snart Skånes synpunkter kommit. Remisstiden måste även här bli kort. Sedan sammanställs det slutliga förslaget som styrelsen sedan i mitten av oktober fastställer. I november (förhoppnigsvis) sända hela reviderade "Samlade föreskrifter för Hängflygning" ut till var och en. Instruktörer och klubbordföranden kommer att få särskild information och instruktion så att de kan hantera övergången rätt.

Beträffande Skåneklubbens inställning vill jag säga följande. Det är helt rätt att deras ursprungsförslag är kraftigt förändrat. Vissa grunddrag i deras förslag finns kvar, andra är helt borta eller förändrade. Förslaget presenterades ju förra hösten på hängflygkonferensen. Där gillade man genast några delar såsom t ex elevkortet. Det är det som de flesta minns bäst. Andra delar hade man olika åsikter om. Det nu gällande förslaget grundar sig i huvudsak på konferensens ställningstaganden. Principutformning med kravspecifikation på piloten togs fram under repkursen för instruktörer relativt kort tid efter konferensen.

Det står naturligtvis varje part fritt att ha egna åsikter. Det vi skall välja är det som de flesta tycker. En förutsättning för detta är att man "tycker", d v s svarar. Det är här våra klubbar och instruktörer är lite tröga.

Nu har Du hela bakgrunden. Hoppas Din klubb nu svarar såsom Du som medlem tycker.

Utgick!

Rankingtävlingarna SM i juni, Dundret och Skåne i juli och Arvidsjaur i augusti blåste eller regnade bort. **Dystert!**

Rapport från FSF/H styrelsemöte

Sedan föregående Hypoxia har FSF/H styresle haft ett möte. 26/8 hölls detta som telefonkonferens. Följande av vikt kom ut från mötet:

Utbildnngssystemet behandlades. Styrelsen är enig om att systemet måste gälla från och med 1992 och alltså inte får försenas. I övrigt godtogs handläggningsgången enligt den artikel som finns här intill.

Tävlingsreglerna måste ses över. Nuvarande beräkningssystem är för krångligt och är svårt att bearbeta till ett datorsystem som kan användas av alla vid tävlingar. Fredrik Fex kommer att arbeta med detta. Nuvarande regler gäller naturligtvis detta år. Problemet just nu är att ingen idag kan räkna ut resultatet för 1991, men det torde väl lösas. Det är skillnad på att bara räkna ut något och att programmera ett system som hela tiden uppdaterar sig självt.

KSAK har meddelat att vissa gratistjänster i dag kommer att kosta nästa år. Det gäller tryckning och distribution av Hypoxia. Där betalar vi just nu bara omkostnader. Det gäller också hantering av licenssystemet. Det faller på min lott att förhandla om de prislappar man nu lämnat.

Aero Sport (Rasmusson) har begärt att en komplett bogserutrustning för vändhjulsbogsering skall godkännas av FSF/H. Styrelsen godkänner inte utrustningar. En handbok som skall beskriva kraven på all bogserutrustning håller på att tas fram. All materiel skall följa de normer som där anges. Redan nu kan väl konstateras att Aero Sports utrustning verkar fylla kraven varför bolaget kommer att få svaret att FSF/H rekommenderar utrustningen.

Rolf Björkman

Säljes

Ace 160 RX -88, röd/vit, ca 70 flygt, 8000 kr. Tommy, 0383-146 80.

Magic IV, röd/vit, mylar. Magic III, orange/vit, mylar. Nimbus II, grön/lila. Gunnar Remer, 0960-138 60.

Solar Wing Ace -87, gul/vit, pitch- o rollservo, 8500 kr. Skärm Para Sail, 2000 kr. Bo Ahlstrand, 019-24 60 31.

Enterprise Utility, mellanstadiev, 7000 kr. Jacob, 0756-447 64.

Apco Nimbus DS, mellanstadiev, 8000 kr. Patrik, 08-19 41 49 kv, 08-38 02 40 dag.

Apco Light 180 -90, rosa/limegrön, 5 flygt, nyskick, 12300 kr. Sele med Metamorfosi skärm, 2300 kr. Allt för 14000 kr, Tomas Eriksson, 0270-700 20 arb, 0270-301 58 bost.

Ace RX, 7500 kr. Urban, 060-56 60 08.

Magic IV 166, 9000 kr. Ev byte mot mellanstadiev. Tommy Kjellgren, 0502-146 18.

Magic Kiss Mylar, 70-85 kg, 14000 kr.
Ball 651, 2500 kr. Mats, 00944-727 82 21 27 kv, 00944-818 78 12 21 dag.

Azur 15. Camilla Lired, 0970-112 09, 021-11 57 59.

Tecma Medium 15, 8000 kr. Magic IV 166, 12000 kr. Mikael Svensson, 046-14 19 49.

Tecma Medium -90, 17 kvm, 30 flygt, 11000 kr. Heikki, 046-14 15 51.

Uppringningsbar talande vindmätarstation, 3000 kr. Ring för mer info Heikki, 046-14 15 51.

Tecma Medium.
Sele Skysystem m skärm.
0511-187 49.

Magic 6 -90, 10000 kr. Markus Ahlbom, 0755-505 44.

Tecma Medium 17, mellanstadiev, sele, hjälm, transportutr (taklasth o stege), 10000 kr. Även i delar. 046-11 87 47.

Ace 160 RX, blå/vit, genomg o servad, extra bygelb, 8500 kr. Andreas, 0647-511 86, 010-55 90 89.

Nimbus DS, light-180. 2 st, nyaste utf: speedb, segel bättre finish, prof kingp o bygelb, mylar leading edge, nya. Andreas, 0647-511 86, 010-55 90 89.

Tecma Colt 15, ca 30 flygt, ljusblå/rosa, 3 extra bygelb, 12500 kr.
Skyhook Gipsy 155, ca 4 flygt, röd/vit, 5 extra bygelb, 7500 kr. Dennis Larsson, 090-12 60 10.

Magic IV.
La Mouette stirrupsele.
Vario o höjdm, äldre modell.
La Mouette räddningssk.
08-755 48 01.

Köpes

Vario.
Magic IV el likn. Patrik, 08-19 41 49 kv, 08-38 02 40 dag.

Aerodyn hjälm storl 62. Bo Ahlstrand, 019-24 60 31.

Moderna mellanstadiev, selar o skärmar alla åldrar.
Rolf, 08-739 39 70.

Annonsbestämmelser

Radannonser är gratis. De redigeras till strikta fakta och förkortas. För den som vill ha exakt annons eller större utförande gäller följande:

Annonser säljes i 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 300 kr. Max bredd är 180 mm och max höjd per 1/3 är 90 mm. Om originalet håller större mått förminskas det till men för kvaliteten.

God svärta och kontrast är en förutsättning för god kvalitet. Annonsoriginal som har för dålig kvalitet eller inte ser hyfsat prydliga ut förbehåller red sig rätten att göra om.

Eget tryckt blad kan lämnas om detta beställs i god tid. Kostnaden är 600 kr. Vikten på papperet måste dock vara detsamma som denna sida Du nu läser. I annat fall ökar FSF/H portokostnader med flera tusen kr. Endast om 30-sidorsgränsen underskrids kan tyngre papper godtas. Detta bedöms dock sällan inträffa.

Beställnining och manus skall sändas till red. Betalning görs separat i förväg till FSF/H postgirokonto 91 29 93-3.

All annonsering skall ha något med hängflyg att göra.

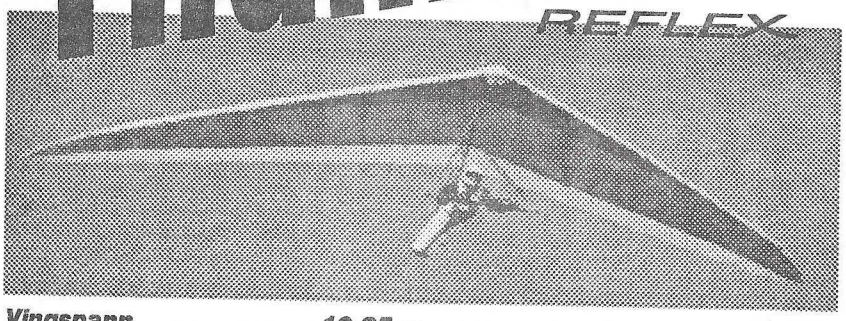
Red

Samlade föreskrifter..

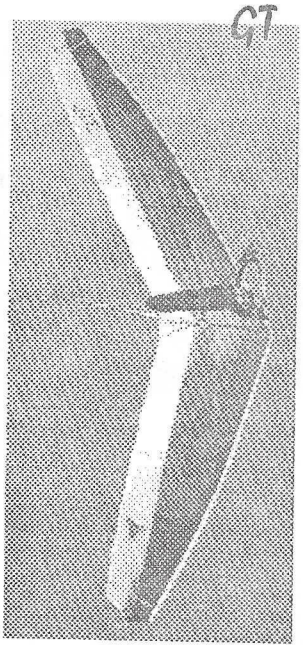
Sista ändringen av "Samlade föreskrifter för hängflygning har nummer 4 och presenterades i Hypoxia nr 35, 36 och 37. När de nya utbildningsbestämmelserna kommer ut höst kommer var och en att få ett helt nytt kompendium. Sektionens styrelse har beslutat att göra denna satsning så att alla verkligen får all information korrekt och samlad. Däri kommer också de nya luftrumsbestämmelserna att finnas. I god tid före årsskiftet hoppas vi att Du har det i Din hand.

Rolf Björkman

Thalhofer Team



Vingspann	10,65 m
Vingyta	14,50 m²
Sidoförhållande	7,8
Nosvinkel	129°-133°
Pilotvikt	65-85 kg



Finns i två versioner

Vingspann	10,30 m
Vingyta	15,80 m²
Sidoförhållande	6,71
Nosvinkel	124°
Pilotvikt	60-85 kg
Dubbelsegel	65%

Samt vingar för nybörjare

SWING och JOKER

dessutom

Hjul
Reservdelar
Goda råd
Bra väder

Skärmar

PARASAIL SYSTEMS

Instrument

FLYTEC
BRÄUNIGER
FLUGELEKTRONIC

Selar

CHARLY Best of Air
PINGUIN
KANGAROO

För priser och information ring eller faxa

AIRPOINT
UTBILDAR UTRUSTAR

Stefan Tärnström
tel 031 409536
fax 031 401083

ADVENTURELAND

Gunnar Remer
Box 137
933 00 Arvidsjaur

tel. 0960-13860
mob. 010-582038
fax. 0960-11164

APCO Aviation Ltd.

PRISER SEPT.-91

HÄNGGLIDARE:	PRIS INKL. MOMS
SANTANA SRC 14 & 15 Tävling & XC	23,000 kr
SANTANA 165 Lättflugen högprest.	19,500 kr
NIMBUS LIGHT DS Av.mellanst.15 o 17 m2	16,000 kr
NIMBUS LIGHT II Mellanstadie, -"-	13,800 kr

SELAR:

JETSTREAM	inkl.bag	4,000 kr
INTEGRAL	inkl.bag	3,300 kr

Santana SRC
APCO'S TOP PERFORMER
Nimbus DS
Simple Set-up! Easy Handling!
FOR EVERY PILOT Peak Performance!

Parachutes by APCO

RÄDDNINGSSKÄRMAR:

MAYDAY RAPID HG	-106 kg	mittlina 24kvm	3,400 kr
MAYDAY RAPID HG	-125 kg	-"- 29kvm	3,600 kr
MAYDAY LOPO	-130 kg	-"- 34kvm	3,700 kr
VLD 4.8	-130 kg	35kvm	3,600 kr

INSTRUMENT:

BRÄUNIGER PII höjd o vario	2,700 kr
BRÄUNIGER PIII höjd, vario, minne mm.	3,300 kr
BRÄUNIGER LCD VI -"- + ur, dagbok mm.	4,200 kr
BRÄUNIGER LCD VII -"- + barograf	6,000 kr
FLYTEC 2015 dubbl.laddn. batterier	4,300 kr
AFRO POCKET höjd o vario 7*8*6 cm	2,950 kr
AFRO CUMULUS höjd,vario o barogr.	3,950 kr

+ BRÄUNIGER, FLYTEC & AFROs alla övriga instrument

TILLBEHÖR:

Elektrisk VB , komplett med laddare, passar till de flesta hängglidarna på marknaden.	2,900 kr
STUBAI stålkrokar	130 kr
Bogserreleaser KOCH, gutesiegeltestad	750 kr
UVEX DYNEMA INTEGRALHJÄLM	1,600 kr
RÖMER-Hjälmar, med hål för öronen	450 kr
QVICK-SAFE delbara plasthjul, per par:	325 kr
Qvickpin m. lås	95 kr

+ Bygelben och andra reservdelar
VI HAR OCKSA ETT STORT PROGRAM AV SKÄRMFLYGPRYLAR

Alla priser inkl.MOMS och tull, fritt Falköping.
Reservation för prisändringar.

BRÄUNIGER FLUGELECTRONIC

FLYTEC

finsterwalder

AFRO Fluginstrumente

APCO:s produkter finns också hos:

Urban Olofsson,	Gällivare	0970-15261
Gunnar Remer,	Arvidsjaur	0960-13860
Andreas Hedström,	Åre	010-559089
Peter Wicander,	Orsa Åre	010-559075
Kent Jensen,	Orsa	0250-43763
Alvar Svensson,	Slutarp	0515-33637

PETERSONS SPORT AB
BERGSÄNGSVÄGEN 68 tel. & fax 0515-11121
521 30 FALKÖPING mobil. 010-993262

Vi köper och säljer begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning

Kontakta oss

Rolf och Gunilla Björkman

Backlöksvägen 103, 162 43 Vällingby
Ring 08-739 39 70 — 18—20 kvällar